

Debat over versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol

Debat over versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol

Aan de orde is de voortzetting van het **debat over versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol**.

De voorzitter:

We gaan door met het debat inzake de versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol. In dat verband gaan wij naar de tweede termijn van het kabinet. We gaan luisteren naar minister Van der Wal. Het woord is aan haar.

Minister Van der Wal:

Het is de eerste termijn van het kabinet, dacht ik, voorzitter.

De voorzitter:

U heeft gelijk, u heeft gelijk. Ik dacht "ik probeer de boel een beetje te versnellen", maar u verpest het weer voor me.

Minister Van der Wal:

Ja, ik vind het een creatieve oplossing.

Voorzitter. Vandaag gaat het over de vergunningverlening aan Schiphol, de PAS-melders en eigenlijk het bredere stikstofonderwerp. Het is ook mijn laatste debat als minister voor Natuur en Stikstof, maar daar kom ik later nog even op terug. In het debat komen verschillende aspecten van mijn ministerschap terug. Twee daarvan spelen een specifieke rol in het debat. Het gaat daarbij om mijn beleidsverantwoordelijkheid voor de natuur en anderzijds over mijn rol als bevoegd gezag voor natuurvergunningen. Dat zijn twee aparte zaken. De afgelopen jaren heb ik me keihard ingezet om de natuur te herstellen, stikstofuitstoot te verminderen en de transitie in het landelijk gebied vorm te geven. Dat is cruciaal voor de kwaliteit van onze natuur, maar ook voor het creëren van onder andere ruimte voor het legaliseren van onze PAS-melders. Hiervoor zijn grote stappen gezet. De provincies kunnen ook echt concrete stappen gaan zetten met de 1,3 miljard die we onlangs nog beschikbaar hebben gesteld.

Daarnaast speelt het wrange gevoel een grote rol in dit debat, de David-en-Goliathvergelijking. Dat is het wrange gevoel van een verschil tussen een heel groot bedrijf versus PAS-melders. Van alle mensen die ik sprak, blijven de gesprekken met de PAS-melders mij altijd het meeste bij. Deze heb ik, en het kabinet met mij, topprioriteit gegeven. Ik hoor opnieuw breed in de Kamer de frustratie over de trage voortgang in het creëren van ruimte voor juist ook de PAS-melders. Ik voel die frustratie iedere dag, al realiseer ik mij dat mijn frustratie nooit zo groot kan zijn als de frustratie en onzekerheid van de PAS-melders zelf.

In mijn beantwoording ga ik eerst in op de techniek. Dat zijn meer de technisch inhoudelijke vragen. Daarna sluit ik af met de beeldvorming, die ook veelvuldig aan bod is gekomen tijdens dit debat. Ik heb vijf korte blokjes. Eerst

wil ik stilstaan bij de PAS-melders en het extern salderen. Dat is blokje één. Het tweede blokje gaat over additionaliteit, het derde blokje over het proces van vergunningverlening aan Schiphol, het vierde blokje gaat over Eindhoven en Rotterdam The Hague Airport, en het vijfde blokje gaat dus over de spiegel en beeldvorming. Ja, dat is een cliffhanger.

Ten eerste de vragen die gesteld zijn ten aanzien van de PAS-melders en het extern salderen. Ik begin met de vragen van de heer Flach over de geloofwaardigheid ten aanzien van PAS-melders. Hebben die nou echt wel de allerhoogste prioriteit? Het antwoord daarop is ja. Als bevoegd gezag heb ik de rol om vergunningaanvragen te toetsen op basis van de wettelijke kaders. Dat doe ik voor alle sectoren gelijk. Dat versterkt in mijn beleving juist de geloofwaardigheid.

Dan de vraag van mevrouw Beckerman over het bevoordelen van Schiphol ten opzichte van PAS-melders. Zij vroeg of ik dat herken. Ik moet zeggen dat hier echt geen sprake is van bevoordeling. Wat betreft toetsing aan additionaliteit heb ik de aanvraag voor een vergunning voor Schiphol niet anders beoordeeld dan andere aanvragen waarvoor ik het bevoegd gezag ben. Het wringt dat het voor PAS-melders zelf lastig is om soortgelijke mitigerende maatregelen te treffen. De provincies zijn namelijk bevoegd gezag. Een aantal provincies heeft aangegeven geen vergunningen meer te verlenen op basis van extern salderen. Dat wringt.

Het was altijd al duidelijk dat er een additionaliteitstoets moet plaatsvinden wanneer PAS-melders worden gelegaliseerd op grond van de door de overheid getroffen bronmaatregelen. Dat neemt niet weg dat ik de frustratie over het uitblijven van een oplossing voor de PAS-melders begrijp. Daarom is het zo belangrijk dat we de aanpak PAS-meldingen hebben verbreed. Daarbij benutten we juist de kansen voor onder meer intern salderen en extern salderen. Daarom is het belangrijk dat stikstofruimte verworven door het Rijk met prioriteit wordt ingezet voor het legaliseren van PAS-meldingen of in ieder geval voor het afzien van handhaving als daarom wordt verzocht.

De heer Flach had ook een vraag over de PAS-melders. Hij vroeg of we ze er een voor een doorheen willen slepen — zo zei hij het volgens mij letterlijk — wat betreft het helpen aan een vergunning. Ja, helemaal mee eens. Sterker nog, we doen juist zo ons best om de PAS-melders aan een vergunning te helpen. Naast de bronmaatregelen om de PAS-melders te legaliseren hebben ze, samen met woningbouw, de hoogste prioriteit in het SSRS. We hebben die 250 miljoen juist uitgetrokken zodat de provincies ook extra maatregelen kunnen nemen. Dat een voor een erdoorheen slepen zit juist in de maatwerkaanpak die ik onlangs heb gepresenteerd: echt op het boerenerv zelf naast de PAS-melder gaan zitten om te kijken wat er wel kan en hoe de vergunning kan worden verzorgd. Dat noemen we "de maatwerkaanpak".

Dan de vraag over de PAS-melders van mevrouw Beckerman. Ze vroeg of ik herken dat de voordelen die aan de PAS-melders zijn beloofd, nog niet werken. Er zijn er immers pas zeven gelegaliseerd. Dat dit niet opschiet, raakt mij net zo erg als mevrouw Beckerman. Het laat ook zien hoe ongelofelijk veel inzet er juist nodig is voor de PAS-melders. Het met prioriteit toekennen van ruimte is daar een onderdeel van. Maar er is nu nog maar beperkte ruimte die kan worden ingezet voor toestemmingsverlening, juist omdat

de staat van de natuur dat op heel veel plekken simpelweg niet toelaat. Precies om die reden is onlangs nog een stap erbij gezet met die 250 miljoen en met het maatwerk dat we hebben gepresenteerd.

Dan de vraag van mevrouw Beckerman: hoe nu verder voor al diegenen die de loterij niet kunnen winnen? Ze vroeg of wij bereid zijn om de stikstofruimte publiek te maken. Ik begrijp de vraag om meer overheidsregie te krijgen op die stikstofruimte, die zo ongelofelijk schaars is. Er bestaat al enige mate van overheidsregie, omdat bevoegde gezagen zelf bepalen aan welke doelen de stikstofruimte, via een bank, mag worden uitgegeven. Het Rijk doet dat bijvoorbeeld via het SSRS. Stikstofruimte helemaal publiek maken kan een mogelijke aanvullende oplossing zijn, maar ik zeg erbij dat dat extreem complex is. Er zit ook een heel groot dilemma in. Als je stikstofruimte namelijk helemaal publiek maakt, dan betekent dit dat er ook geen mogelijkheden meer zullen zijn voor de initiatiefnemers om onder elkaar stikstofruimte te verhandelen. Dat maakt bedrijfsontwikkeling ook voor de boeren zelf zeer ingewikkeld. We zijn aan het kijken naar dat dilemma, in samenhang met het aanscherpen van de beleidsregels en het extern salderen, wat we zo graag willen. Ik had dat vorige week ook willen bespreken met de provincies, maar het bestuurlijk overleg en alle besluitvorming over de stappen op extern salderen, zijn uitgesteld. Het wordt besproken met mijn opvolger. Dat begrijp ik heel erg goed van de provincies.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Is het echt een dilemma dat de initiatiefnemers dat niet met elkaar kunnen ruilen, een saldogever en een saldonemer? Voor 2019, voor de PAS-uitspraak, was er toch ook geen dilemma?

Minister **Van der Wal**:

Het dilemma dat ik vorige week zou bespreken met de gedeputeerden van de provincies, die hierin ook een rol hebben, is het dilemma dat hoe meer regie en hoe meer het extern salderen wordt dichtgezet, hoe moeilijker het wordt om vergunningverlening op gang te houden. En dat is de enige mogelijkheid die we nog hebben, ook ten aanzien van de agrarische sector zelf. Het helemaal publiek maken van ruimte in de stikstofbanken zal ervoor zorgen dat particulieren niet meer zullen salderen. Op zich zou dat geen probleem zijn, maar je kunt geen onderscheid maken tussen sectoren. Dat betekent dus ook wat voor de boeren. Dat dilemma ligt wel degelijk op tafel. We hebben ten aanzien van extern salderen vorig jaar drie sporen afgesproken: het onderzoek in hoeverre extern salderen plaatsvindt, de bestuurlijke afspraken met de provincies en het aanscherpen van de beleidsregels. De eerste twee sporen heb ik keurig kunnen afleveren en alles wat met het aanscherpen van beleidsregels op extern salderen te maken heeft, had ik graag nog met de provincies besproken, zodat dat ook kon worden afgerond. Maar we hebben met elkaar gezegd: dit heeft zo veel beleidskeuzes in zich dat dit echt aan mijn opvolger is. Ik hoop dat hij of zij dat gesprek met de provincies snel zal laten plaatsvinden.

De **voorzitter**:

Ik vermeld nog even dat ik weer zes interrupties p.p. doe. De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik hoop eigenlijk op een fundamentele antwoord. Voor 2019 was het gewoon volstrekt normaal dat je voor een vergunning naar de overheid ging en daar aanklopte. Dan kreeg je wel of geen vergunning, afhankelijk van de onderbouwing. Door de uitspraak van de Raad van State hebben wij als overheid een situatie laten ontstaan waarin je stikstof kunt verhandelen. Via extern salderen wordt dat mogelijk gemaakt. Dat is een keuze. Dat is niet iets neutraals; dat hebben we toegestaan. Er zijn ook andere mogelijkheden denkbaar, namelijk om stikstof te verzamelen in stikstofbanken, op de een of andere manier op- of aan te kopen, en om van daaruit tot een verdeling te komen. Dan kun je net als vroeger voor een vergunning leges vragen. We hadden er ook voor kunnen kiezen om tegen Schiphol te zeggen: meld je maar bij de stikstofbank of bij het SSRS of weet ik waar. En voor zo'n grote aanvrager geldt dan een stevige leges. Dan regelen we het op een nette, publieke manier. Dit is een keuze die wel of niet bewust is gemaakt. Het is in ieder geval een situatie die na 2019 is gegroeid, terwijl we hier als Kamer al een aantal jaren moties hebben ingediend met een aansporing om de regie te herpakken, om het rechtvaardig te doen, om te voorkomen dat het recht van de sterkste geldt. Zoveel jaar na die uitspraak en al een paar jaar na de start van dit kabinet staan we hier weer en zegt de minister: ja, dit is zo verstrekkend en diep ingrijpend dat ik het aan een volgend kabinet laat. Ik wil een iets fundamentele antwoord op deze kwestie dan alleen: ik ben bezig om te kijken hoe we intern salderen kunnen vergunnen, ik ben in gesprek met de provincies ... Daar gaat iets aan vooraf.

Minister **Van der Wal**:

Ja, en ik schets het dilemma waar ik als minister oprecht mee zit en dat ik graag met de provincies had willen bespreken. Ik neem hun rol hierin namelijk zeer serieus. Het effect hiervan zou zijn dat particuliere initiatiefnemers niet meer zelf stikstofruimte kunnen verwerven en dat wij als overheid het monopolie krijgen. Dat betekent ook iets voor de ruimte die we dan creëren, namelijk dat die alleen door de overheid zou kunnen worden gegenereerd. En dat betekent ook financieel iets, zeg ik daarbij. Ja, het betekent heel veel als het particulier of in de markt niet meer zal gebeuren. Dit zijn allemaal dilemma's die we goed met elkaar moeten uitkristalliseren. Ik ben het eens met uw Kamer dat we meer grip moeten hebben. We zouden het bestuurlijk overleg op 19 juni voeren, maar ik snap heel erg goed dat dat verplaatst is. Ik laat het ook echt aan mijn opvolger om de besluiten daarover te nemen. Haar of zijn naam is al bekend; in die fase zitten we nu wel.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Ik proef enige welwillendheid bij de minister om dit te doen. Tegelijkertijd vind ik het woord "dilemma" eigenlijk nog wel lastig. Ik denk dat het een aantal jaar geleden prima als dilemma had kunnen worden gezien. Maar nu, vijf jaar na de PAS-uitspraak, zien we dat we van extern salderen een markt hebben gemaakt, waarbij echt het recht van de sterkste prevaleert. Dit zorgt ervoor dat Schiphol wél dingen kan, terwijl we onder de streep maar zeven PAS-melders hebben geholpen. Als we dat zien, moeten we dan niet zeggen: dit was een dilemma, maar gezien de uitkomst, gezien de ongelijkheid waarvoor dit nu zorgt, moeten we echt kijken hoe we dit weer publiek kunnen gaan maken?

Minister Van der Wal:

Ja, maar dit maakt onderdeel uit van een veel groter verhaal rondom het aanscherpen van de beleidsregels rondom extern salderen. Uw Kamer weet dat we het daarover eens zijn en dat we daarin stappen willen zetten. Maar niet alleen daarin zit het dilemma waarover we het net hadden. Wat ook in het dilemma zit, is het verschil wat betreft de grondslag, tussen benutte capaciteit en feitelijk gerealiseerde capaciteit. Wat daarin ook zit is het effect vanuit het extern salderen op de stikstofbanken. Het kan invloed hebben op de legalisatie van PAS-melders, iets wat we goed moeten laten uitkristalliseren. We zijn dit allemaal aan het voorbereiden en daarin zijn we heel ver. Ik had dit willen bespreken met de provincies; alleen hebben we dat bestuurlijk overleg wegens de kabinetswissel verplaatst. Ik zie mevrouw Hertzberger zuchten, maar dit is wel wat het is. Ik ga gewoon niet in deze fase nog even dit soort beleidsrijke keuzes doen. Ik regeer niet over mijn graf. Dat is wat het is. Maar volgens mij delen we dit met elkaar. In die zin heb ik ook vertrouwen in mijn opvolgers dat zij ook die stappen zullen zetten, samen met de provincies.

Mevrouw Beckerman (SP):

Dan zullen we dit debat natuurlijk opnieuw hebben. Maar de frustratie van de Kamer ligt erin, denk ik, dat we dit debat elke keer hebben en iedereen, inclusief de minister, dan elke keer zegt "PAS-melders en natuur voorop en daarna pas al het andere, waaronder Schiphol", maar dat de uitkomst een hele andere is. Mijn partij vindt het vanuit ideologisch standpunt natuurlijk al logischer om dit publiek te maken in plaats van het aan de markt over te laten. Maar nu we zien dat de uitkomst zo anders is dan de wens — de minister zelf heeft de Kamer verweten economie keer op keer boven ecologie te plaatsen — en nu we zien dat die uitkomst zo verkeerd is, zou ik toch wel van de minister willen horen wat haar advies zou zijn aan haar opvolgster.

Minister Van der Wal:

Mijn advies zou zijn om een weloverwogen keuze te maken samen met de provincies, aangezien iedere stap die je zet in het dichtzetten van extern salderen, consequenties heeft voor de PAS-melders zelf en het tempo waarin we kunnen legaliseren. Het is dus de vraag of de uitkomst van de beeldvorming in termen van David en Goliath wel zo goed is voor de PAS-melders. Daar heb ik zorgen over, en dat is een oprecht dilemma. Dat is echt een oprecht dilemma, waarvan ik vind dat mijn opvolger er ook iets van moet kunnen vinden. Alles wat we doen voor natuurherstel en dergelijke doe ik vanuit mijn beleidsverantwoordelijkheid. Ik ben geen bevoegd gezag voor de PAS-melders of voor het beoordelen van een vergunning. Naar Schiphol kijk ik puur in mijn rol van bevoegd gezag, helemaal technisch. Is er voldoende gemitigeerd om verslechtering uit te sluiten? Dat is het enige waarnaar je kijkt. Is het antwoord daarop ja, dan kun je niet anders dan een vergunning verlenen. Dit thema staat echt los van mijn beleidsinzet; ik kom daarop straks nog even terug in relatie tot de beeldvorming. Het staat ook los van wat ik doe voor de PAS-melders, want ik begrijp het wrange gevoel enorm.

Mevrouw Bromet (GroenLinks-PvdA):

Ik kan heel erg meegaan in de vragen van mijn collega's van ChristenUnie en SP, want ook GroenLinks-PvdA vindt het belangrijk dat dat extern salderen publiek wordt. Ik zal

straks bij het indienen van de moties voorstellen om zo'n stikstofbank in te richten. Ik hoor de minister eigenlijk alleen maar zeggen waarom het allemaal ingewikkeld is, moeilijk is en leidt tot dilemma's. Ik wil haar het volgende vragen. Met een stikstofbank alleen ben je er natuurlijk niet, want je moet ook beleidsregels of richtlijnen hebben met betrekking tot wat je doet met wat er in die stikstofbank zit. Daar zijn wij juist allemaal naar op zoek, want wij willen regie op het uitgeven van de stikstofrechten. Stel dat de minister het even puur bekijkt vanuit het idee dat er een stikstofbank komt. Hoe zou zij dan invulling geven aan die beleidsregels?

Minister Van der Wal:

Ik heb duidelijk aangegeven dat ik wil kijken naar feitelijk benutte capaciteit versus overige capaciteit. Daar zijn we echt kritisch naar aan het kijken. Ik heb meer prioriteiten aangeven in de ruimteverdeling vanuit de SSRS-bank. Nu ga ik heel erg vooruitlopen op mijn blokjes. Ik dacht dat mevrouw Nijhof het had over het gesprek voeren met de provincies, met respect voor hun rol en vanuit hun bevoegd gezag. Denk ook aan het feit dat de Provinciale Staten een eigen democratische legitimiteit hebben. Dan kun je kijken of je meer kunt harmoniseren, ook om de oneerlijkheid eruit te halen ten aanzien van extern salderen. Dat zijn de punten die ik vooral zou meegeven. De Wnb toetst op het uitsluiten van verslechtering. Dat kun je niet koppelen aan sectoren. Wil je prioriteren, dan kan dat inderdaad alleen via banken.

Mevrouw Bromet (GroenLinks-PvdA):

Laat ik de vraag anders stellen. Ik hoorde de minister net opmerken dat het heel veel geld kost als je de stikstofrechten publiek maakt. Is het dan niet meer een ideologisch debat, waarbij de minister gelooft in een vrije markt en gebruik wil maken van de investeringsmogelijkheden die grote bedrijven of kapitaalkrachtige partijen hebben? De heer Grinwis en mevrouw Beckerman zitten, net als GroenLinks-PvdA, meer op het spoor van: dat moet je publiek regelen. Dat is dan toch ideologisch in plaats van praktisch?

Minister Van der Wal:

Nee, daar zit geen ideologie achter. Wat daarachter zit, zijn angst en het risico dat extern salderen totaal stilvalt omdat particulieren het niet meer doen, en dat daarmee onvolgende ruimte wordt gecreëerd en er niet wordt afgeroomd. Ik kijk dan naar die 30%.

Mevrouw Hertzberger (NSC):

We hebben nu een aantal keren gehoord waar u allemaal niet het bevoegd gezag voor bent. U gaat wel over de regels waarmee AERIUS Calculator wordt toegepast, en over de voortoets en de vergunning. Daar heeft de minister volgens mij ook bepaalde keuzes in gemaakt. Denk aan het vaststellen — dat laten we de rechter doen — dat stikstof niet kan worden toegeschreven aan een project buiten de 25 kilometer, en aan het invoeren van een hoogtegrens. Daardoor zeggen de vliegtuigen, zodra ze boven de 900 meter zijn: stikstof is ieders probleem, behalve dat van Schiphol. Er liggen drie rapporten die zeggen: het is statistisch en methodologisch onverantwoord om het model zonder ondergrens te hanteren. Dan hebben we het over TNO, De Nieuwe Denktank, Arthur Petersen en Leen Hordijk. Welke

keuzes heeft u daarin gemaakt? Vindt u dat het statistisch verantwoord is om zonder ondergrens verder te gaan?

Minister Van der Wal:

Doelt mevrouw Hertzberger dan op de 3.000 voet?

Mevrouw Hertzberger (NSC):

Nee. De minister weet altijd heel veel van juridische zaken en wat allemaal juridisch is; dat is voor mij dan weer onnavolgbaar. Maar voor mij is wel navolgbaar hoe je een rekeninstrument inzet. Daar is deze minister verantwoordelijk voor. Als je onder de motorkap van het rekeninstrument kijkt, zie je dat stikstof niet telt boven de 900 meter en niet buiten de 25 kilometer, maar dat we voor de boeren doorrekenen tot drie getallen achter de komma. Vindt de minister dat statistisch verantwoord, wetenschappelijk onderbouwd?

Minister Van der Wal:

Ja, dat vind ik. Mevrouw Hertzberger wees op commissie-Hordijk, die ook naar AERIUS heeft gekeken. Die heeft geconstateerd dat AERIUS voldoet. Dat geldt ook voor de manier waarop wij ons beleid daarop baseren. Er is geen alternatief voor AERIUS. Meneer Hordijk heeft destijds hele goede adviezen gegeven ten aanzien van AERIUS en vergunningverlening. Al die adviezen hebben wij vorig jaar of anderhalf jaar ook verwerkt. Als het goed is, weet mevrouw Hertzberger dat ook.

Dan ten aanzien van de afkapgrenzen, of dat nou in de hoogte is of over het land, zeg maar de 25 kilometergrens. Die is met de uitspraak van de Raad van State op 5 april 2023 bevestigd. We hebben ook een begrenzing op 3.000 voet, die volgt uit de wetenschap. Het begrensde toepassingsbereik helpt bij het zorgvuldig gebruik, juist van die modellen. Dat heeft ermee te maken dat de bijdrage van emissies boven 3.000 voet niet met voldoende wetenschappelijke zekerheid zijn toe te rekenen aan de betreffende luchthaven. Het is in die zin ook vergelijkbaar met de onderbouwing van de 25 kilometerbegrenzing.

Mevrouw Hertzberger (NSC):

Ik ga het nu toch zeggen: dit klopt gewoon niet. De regering heeft de adviezen van de commissie-Hordijk niet opgevolgd. Ik zal 'm citeren: "De wetenschap kan hier niet bieden wat het beleid vraagt. Dat betekent dat het hanteren van AERIUS Calculator met het hexagonenniveau zonder ondergrens niet wetenschappelijk verantwoord is." Dit is ook daarna nog bevestigd door TNO en door Arthur Petersen, de gevraagde expert over de afstandsgrens van 25 kilometer, die zegt: "Het is ook wetenschappelijk onverantwoord om zonder ondergrens verder te gaan." Hoe kan de minister nu concluderen dat ze de adviezen van de commissie-Hordijk heeft gevolgd?

Minister Van der Wal:

Omdat wij de adviezen van de commissie-Hordijk uit 2022 hebben opgevolgd en verwerkt. De 3.000 voet heeft te maken met de scheiding tussen de twee lagen in de atmosfeer, de menglaag en de vrije atmosfeer. Daartussen is weinig uitwisseling van stoffen en is het niet meer toe te

rekenen aan die ene luchthaven. Er wordt internationaal gewerkt met deze grens en dat doen wij dus ook.

Mevrouw Hertzberger (NSC):

De commissie-Hordijk, TNO, Arthur Petersen en De Nieuwe Denktank hebben ook gezegd dat onder de 1 mol — dan nemen we een ondergrens van tussen de 1 en de 10 — de deposities in dat niveau niet toe te schrijven vallen aan één individueel project en dat AERIUS niet doelgeschikt is hiervoor. Alle PAS-melders vallen onder dit toepassingsbereik. Dat betekent dat de depositie die de PAS-melders veroorzaken, niet wetenschappelijk verantwoord te onderscheiden valt van nul. Hoe kan het dan dat Schiphol maar voor 10% en misschien 20% van zijn stikstof hoeft af te rekenen en dat we wel wetenschappelijke beperkingen hebben ingevoerd voor de chemie en de industrie, die dankbaar gebruikmaken van de 25 kilometergrens, maar voor de PAS-melders, de boeren en de vissers niet?

Minister Van der Wal:

We hebben emissiereductiedoelstellingen vastgesteld voor iedere sector. Daar wordt keihard aan gewerkt. Het is een wens van uw Kamer om te kijken naar een rekengrens. Daar wordt aan gewerkt. Laten we dat even afwachten voordat we vervolgstappen kunnen zetten.

Dan de vragen over het salderen via de stikstofbanken. Ik val een beetje in herhaling, omdat heel veel vragen op elkaar lijken. Ik heb er net op geantwoord dat we prioriteit geven aan de PAS-melders via de Rijksbank.

Dan heb ik nog een vraag van mevrouw Nijhof over het eenduidig beleid bij extern salderen. Mevrouw Nijhof vroeg of een toezegging daarop mogelijk is. Dat kan ik toezeggen, want de beleidsregels omtrent extern salderen worden door de bevoegde gezagen zelf opgesteld. Je ziet gewoon verschillen tussen de provincies en het Rijk, maar ook tussen de provincies onderling. Ik vind het ook wenselijk dat je aan de ene kant wel die ruimte houdt. Ik mag daar niet in treden, maar iedere provincie is anders, ook qua staat van de natuur, zeg ik erbij. Dat neemt niet weg dat ik streef naar eenduidig beleid en dat ik echt vind dat we daar waar mogelijk moeten harmoniseren. Ik vind het ook belangrijk om vrijgevallen en vrijgekomen stikstofruimte goed te registreren. Ik wil ook in overleg met provincies en andere bevoegde gezagen kijken hoe we dat kunnen vormgeven.

Dan de vraag van mevrouw Beckerman over het afkomen bij extern salderen voor PAS-melders. Die wens om meer ruimte in te zetten voor het legaliseren van PAS-melders begrijp ik. Ik ben ook bereid om te onderzoeken of dit kan. Dat vraagt inderdaad aanpassing van beleidsregels, ook van de provincies, en misschien ook van wetgeving, maar dat weet ik niet zeker. Daarbij zeg ik wel dat om PAS-melders nu te legaliseren ook additionaliteit moet zijn geborgd.

Dan de vraag van de ChristenUnie over de boerenbedrijven die opgeofferd worden voor vliegvakanties. Het gaat hierbij over NH₃ en NO_x, de groene en grijze stikstof. Ik heb net al gezegd dat ik de afgelopen tijd stappen heb gezet om het extern salderen zo goed mogelijk te laten verlopen. Daarom heb ik ook die evaluatie laten uitvoeren. Uit die evaluatie blijkt dat de meeste externe saldeertransacties plaatsvinden binnen de agrarische sector. Slechts in 13% van de transac-

ties is er sprake van uitwisseling van ammoniak en stikstof-oxide, dus tussen een agrariër en een niet-agrariër. Het leidt daarbij niet tot extra negatieve effecten op de natuur. Wel kan het schotten tussen NO_x en NH₃ vergunningverlening nog lastiger maken, omdat bij veel projecten zowel NO_x als NH₃ vrijkomt. Dat maakt vergunningverlening voor PAS-melders en woningbouw dan weer lastiger. Het onderzoeksbureau dat de evaluatie heeft uitgevoerd, ziet daarom geen aanleiding om uitwisseling tussen NO_x en NH₃ te verbieden, maar ik begrijp dat hier ook een morele vraagstuk achter ligt. Dat morele vraagstuk valt voor mij onder dat hele thema extern salderen. Het ligt in dat mandje voor het volgende kabinet.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Wat de minister in navolging van dat rapport zegt over dat het omruilen van groene voor grijze stikstof, NH₃ voor NO_x, niet nadelig zou zijn voor de natuur, is dus op basis van de praktijk dat de meeste externe salderingstransacties binnen de agrarische sector zijn en er dus eigenlijk niet zo veel verandert. Maar theoretisch is dat natuurlijk niet zo. Op basis van het AERIUS-model, de AERIUS Calculator, hebben wij vorig jaar al uitgezocht — dat was de aanleiding voor de motie — dat als je NH₃ inruilt voor NO_x en je met het gebied speelt, dat tot 197 keer meer stikstofuitstoot, emissie dus, kan veroorzaken. In de AERIUS Calculator valt dat dan niet binnen die 25 kilometer neer op een Natura 2000-gebied, op zo'n hexagoon, maar het is wel degelijk toename van de stikstofemissies. Dus dit model van extern salderen waarbij je NH₃ kan inruilen voor NO_x zorgt in theorie, en waarschijnlijk ook in de praktijk — is dat in het verleden niet vaak gebeurd, dan wel in toekomst — voor veel meer stikstofemissies. Het is dus wel de deur openzetten voor een nog groter probleem in de achtergrondconcentratie dan we nu al hebben. De motie is heel precies uitgewerkt, zo van: NO_x niet uitruilen met NH₃. Maar de gedachte was natuurlijk dat je er eigenlijk voor moet zorgen dat de agrarische sector niet het wingewest van Nederland wordt om de enorme schaarste aan stikstof als het ware op te lossen op de private markt, zoals we hebben gezien bij Schiphol, Rijkswaterstaat en allerlei snelwegprojecten. Daarom is er dus het idee van een schot tussen de sectoren. Kan de minister nog ingaan op dat schot tussen de sectoren? Dat is inderdaad een secondbestoplossing ten opzichte van de totaal publieke oplossing, waarin je zegt: alle stikstof gaan we net zoals vroeger weer vergunnen via het loket dat daarvoor bedoeld is, daarbij gebruiken we stikstofruimte uit de stikstofbank en daar betaal je als vergunningaanvraager leges voor, waarmee we het ook weer financieel kunnen rondrekenen.

Minister Van der Wal:

In het mandje van de dilemma's: ja. Daarbij is het natuurlijk ongelofelijk ingewikkeld om in je vergunningverlening en in je kritische depositiewaarde daarbij dat onderscheid te maken. Het is ook heel moeilijk om het met een schachtje te knippen. Zoals de heer Grinwis weet, is juist de agrarische sector de tweede emitter als het gaat om NO_x. Moet je dan een aparte vergunning aanvragen voor je tractor? Dit vraagt om uitwerking. Juist omdat dit zo complex en zo ingewikkeld qua uitvoerbaarheid is, zit dit in dat mandje dat ik met de provincies had willen bespreken. Het onderzoek naar

het eerste spoor van het extern salderen hebben wij uitgevoerd en met uw Kamer gedeeld. Ik snap het morele vraagstuk dat erachter ligt, maar met een schachtje knippen tussen NO_x en NH₃ en sectoren is echt extreem ingewikkeld, ook in de uitwerking.

De voorzitter:

Prima. Over een uur moet het volgende debat beginnen, dus als de minister wat puntig erdoorheen kan gaan.

Minister Van der Wal:

Ja, ik ga wat opschieten. Over de verschillen ten aanzien van extern salderen heb ik het eigenlijk al gehad.

Dan heb ik de vraag van mevrouw Vedder over de motie. Die heb ik afgedaan in de Kamerbrief van 21 juni.

Dan heb ik de vraag van de heer Grinwis over de stikstof-jacht. Daar heb ik net al op geantwoord dat ik snap dat het onrechtvaardig voelt, maar het is ingewikkeld om bepaalde saldonemers generiek uit te sluiten van wat voor andere saldonemers is toegestaan.

Dan de vraag van mevrouw Koekkoek over het afkomen van stikstofrechten. Dat zal ik verduidelijken. In overeenstemming met de beleidsregels voor extern salderen van LNV heeft Schiphol Group 30% afgeroomd.

Dan de vraag van mevrouw Vedder, die ook vroeg naar regie op extern salderen. Daar heb ik net indirect antwoord op gegeven.

Mevrouw Koekkoek vroeg naar de staatsdeelname die er is. De minister van Financiën staat daar inderdaad als aandeelhouder, maar Schiphol is een private rechtspartij en moet als ieder ander voldoen aan die kaders. Dus in dit geval is om die reden ook die 30% afgeroomd.

Dan de laatste vraag in dit blokje, over de motie van Boswijk en Grinwis over de gelijke reductie van sectoren. De vraagstelling aan het RIVM is geweest wat de betekenis is van de herziening van de kritische depositiewaarden voor de emissiereductie. Dat was inderdaad alleen voor het Nationaal Programma Landelijk Gebied, maar we hebben met elkaar een sectorale verdeling op emissiereductie voor alle sectoren en niet alleen voor de agrarische sector.

De voorzitter:

Korte vraag, meneer Van Campen.

De heer Van Campen (VVD):

Ik heb een vraag gesteld over het punt van de provincies als bevoegd gezag. Komt dat nog of zit dat in dit blokje?

Minister Van der Wal:

Dat was dit blokje.

De heer Van Campen (VVD):

Met alle respect voor alle interbestuurlijke verhoudingen en ieder zijn verantwoordelijkheid zou ik de minister willen

vragen of zij misschien toch nog iets scherper een oordeel zou kunnen vormen over de wijze waarop provincies ten opzichte van PAS-melders de afgelopen jaren hun verantwoordelijkheid hebben genomen als bevoegd gezag.

Minister Van der Wal:

Ik vind het ingewikkeld als mensen treden in mijn rol als bevoegd gezag. Dat is namelijk ook niet de bedoeling. Dat is een technische rol die ik heb en dat geldt ook zo voor de provincies. Wat ik ingewikkeld vind, denkend vanuit de PAS-melders zelf, is dat een PAS-melder in de ene provincie meer mogelijkheden heeft dan in de andere provincie. Daar vind ik wat van. Daarom ben ik heel blij met de vraag van mevrouw Nijhof en doe ik haar ook graag de toezegging dat we het daarover moeten hebben op een dusdanige manier dat ik niet in hun rol treed als bevoegd gezag; die zal ik volledig moeten respecteren. Maar dit betekent veel voor de PAS-melders en hun mogelijkheden. Mijn houding, ook in de geest van de Omgevingswet, is eigenlijk altijd: kunnen we het mogelijk maken? Die houding heb ik gehad bij Schiphol, en ook bij de PAS-melders, waar ik geen bevoegd gezag voor ben, maar ik heb wel navraag na navraag na navraag neergelegd bij de landsadvocaat om een antwoord te krijgen op de vraag: "Wat kan wel? Denk mee, doe mee, wat kan wel?". Ik vind dat ook de verantwoordelijkheid die je hebt. Het zou mooi zijn als alle provincies dat ook zouden hebben.

De heer Van Campen (VVD):

Ik herinner mij een ochtend dat wij een commissiedebat over stikstof hadden met deze minister. Het is al een poos geleden; het was nog in het vorige mandaat. De provincie Overijssel, mijn eigen provincie, zette ons eigenlijk nog net niet het mes op de keel en gaf aan: wij dienen over te gaan tot handhaving van een aantal PAS-melders. Het ging in dat geval om mestvergisters. Ik kon me op dat moment niet aan de indruk onttrekken dat de provincie met de timing van dat moment een duidelijk signaal poogde af te geven in de richting van de rijksoverheid en de Tweede Kamer. Dat de provincie dat deed, irriteerde me op dat moment, moet ik eerlijk zeggen. Ik zou de minister het volgende willen vragen, zonder haar in verlegenheid te brengen ten opzichte van haar verantwoordelijkheid tegenover het andere bevoegd gezag. Stond het de twaalf provincies de afgelopen jaren vrij om op dezelfde wijze op te treden richting PAS-melders, als het gaat om de vergunningverlening en het extern salderen zonder toetsing aan de additionaliteitsvereiste, als deze minister als bevoegd gezag heeft opgetreden in de richting van Schiphol?

Minister Van der Wal:

Het antwoord daarop is ja. Maar ik wil ook een lans breken voor de provincies, zeg ik erbij. Er zijn namelijk provincies die natuurgebieden hebben die een dusdanige staat hebben — dat blijkt ook uit de natuurdoelanalyses — dat ze het niet hebben aangedurfd. Daar heb ik ook begrip voor.

De heer Van Campen (VVD):

Tot slot, niet in de richting de minister. Ik hecht eraan om dit vanuit mijn fractie toch scherp te hebben benoemd, omdat uit het debat dat we hebben gevoerd nog weleens de indruk zou kunnen ontstaan dat de rol en de situatie van de PAS-melders ons niet aan het hart gaat. Ik vind het

belangrijk om te benadrukken dat de provincies hierin het bevoegd gezag zijn. Vandaag spreken we over een situatie, de luchthaven Schiphol, waarbij de rijksoverheid het bevoegd gezag is. Ik heb ook in mijn termijn al aangegeven dat dit ons op geen enkele wijze ontslaat van de verplichting om strijd te blijven voeren voor de PAS-melders. Wat mijn fractie betreft dienen zij ook zicht te hebben op een in rechte vaststaande vergunning.

Minister Van der Wal:

Helder.

Voorzitter. Dan heb ik blokje twee, de toets op de additionaliteit. Mijn blokjes worden overigens steeds korter. Ik hou het tempo erin.

De voorzitter:

Dat is het goede nieuws.

Minister Van der Wal:

De eerste vraag is van mevrouw Vedder. Wat zijn de gevolgen nu er moet worden getoetst op additionaliteit? Voor alle projecten en activiteiten waar al een in rechte vaststaande vergunning voor is, verandert er niks. Voor nieuwe plannen geldt dat er getoetst moet worden of door de initiatiefnemer stikstofruimte wordt gebruikt die nodig is voor de natuur.

De heer Flach vroeg, kijkende naar dat NRC-artikel, waarom de additionaliteitstoets aan de kant is gezet. Ten tijde van het proces van vergunningverlening was de vraag of ook bij extern salderen tussen private partijen aan additionaliteit moest worden getoetst. Dat was gewoon nog niet uitgekristalliseerd. Er waren wel uitspraken van lagere rechters die vonden dat bij extern salderen tussen private partijen aan additionaliteit moest worden getoetst, maar een principiële uitspraak van de hoogste bestuursrechter ontbrak tot februari 2024. Ik was het ook niet eens met deze lagere rechtspraak. Ik was van mening dat bij extern salderen tussen private partijen niet getoetst hoefde te worden aan additionaliteit, omdat van private partijen niet verwacht kan worden dat ze maatregelen nemen ten behoeve van natuurherstel. Daarom heb ik mij op het standpunt gesteld dat het treffen van dergelijke maatregelen een verantwoordelijkheid van de overheid is, zoals ook het PAS-arrest van 2019 stelt. Het verlenen van een vergunning was al zeer lastig. Daaraan die eis toevoegen, waar een private initiatiefnemer wat mij betreft niet zelf aan kon voldoen, vond ik niet passend. Daarom heb ik deze lijn bestendigd. Er zijn inderdaad provincies die hierin verschillende en andere keuzes maken.

De heer Flach (SGP):

Ik ben blij met dit antwoord. Dit laat namelijk zien dat er in het gat tussen 2019 en 2024 wel degelijk uitspraken geweest van lagere rechtbanken, zoals de heer Van Campen ook leek aan te geven. Ik blijf daardoor met de volgende vraag zitten. Hoe kan het toch zijn dat provincies, juristen en rijksambtenaren in die uitspraken van lagere rechtbanken wél voldoende aanleiding zagen om te zeggen dat de additionaliteitstoets eigenlijk overal toegepast moet worden? Ik heb daarvoor een uitspraak gevonden uit december 2021, aangespannen tegen de provincie Gelderland, nota

bene op het moment dat deze minister daar nog gedeputeerde was. Met andere woorden: er was voldoende aanleiding om te veronderstellen dat dit geen stand zou houden. Waarom is er dan toch voor gekozen om willens en wetens dit risico te lopen?

Minister Van der Wal:

Ik snap echt de relatie niet met mijn rol als gedeputeerde van mobiliteit en economie toen. Als ik toch heel even kijk naar de additionaliteit, dan heeft de uitspraak over de PAS van 29 mei 2019 enorm veel gevolgen gehad. Dat was in eerste instantie het geval voor de PAS-melders zelf, maar ook voor onze luchthavens. Het is mijn verantwoordelijkheid, in mijn rol als bevoegd gezag en uiteindelijk ook onder grote druk van uw Kamer, om ervoor te zorgen dat de vergunning in lijn is met de economische activiteiten, ook voor onze luchthavens. Dat is ongelooflijk complex en ongelooflijke ingewikkeld. In de tweeënhalf jaar dat ik dit werk heb mogen doen, heb ik daar voldoende van meegekregen. Het klopt dat er heel lang is stilgestaan bij additionaliteit. Er was weinig jurisprudentie en de hoogste rechter was klip-en-klaar. Dat is ook de reden dat er heel veel scenario's zijn verkend.

De heer Flach had het in zijn eerste termijn over ambtenaren die mij adviseerden over of wezen op de risico's. Dat hebben ze god... — sorry. Dat hebben ze gelukkig gedaan. Excuus, ik wilde iets anders zeggen, maar ik keek naar de heer Flach en dacht: nee! Het zou überhaupt niet netjes zijn in dit huis, voorzitter. Gelukkig hebben zij mij op die risico's gewezen. Maar uiteindelijk heb ik altijd gehandeld conform het ambtelijk advies. De ambtenaren hebben mij geadviseerd om het op deze manier te doen. Het is continu zoeken naar de balans tussen enerzijds het helemaal dicht zetten met alle gevolgen van dien, juist ook voor de PAS-melders, en anderzijds kijken naar wat de hoogste rechters zeggen. Dit is een bestendige lijn. Die heb ik consequent toegepast. Ik heb daarin geen uitzondering gemaakt voor wie dan ook.

De heer Flach (SGP):

Ik wil even zeggen dat ik de relatie met het vorige werkzame leven van de minister legde om aan te geven dat die uitspraak haar bekend voor zou kunnen komen. Ik bedoelde niet dat zij daar een relatie mee zou hebben in uitvoerende zin. De vraag blijft wel of ik goed begrepen heb dat de minister zegt: eigenlijk vind ik dat de hoogste rechterlijke instantie in Nederland een uitspraak moet hebben gedaan, want dan pas had ik daar rekening mee gehouden; dat had ook moeten. Klopt het dat zij eigenlijk zegt dat zij tot die tijd, zolang lagere rechtbanken dat vinden, het gewoon niet met hen eens is en er geen rekening mee houdt? Dat hoorde ik de minister bijna letterlijk zeggen. Klopt dat? Is voor de minister een lagere rechtbank van dermate laag gewicht in haar meningsvorming dat ze zegt: ik trek me daar niks van aan totdat de Raad van State heeft besloten, want ik heb een andere mening?

Minister Van der Wal:

Nee. Dat is niet waar.

De heer Flach (SGP):

Ik weet niet of de Handelingen al klaar zijn, maar dat werd toch echt letterlijk gezegd. Er werd letterlijk gezegd: er was

wel een uitspraak van een lagere rechtbank, maar nog niet van het hoogste rechtsorgaan. En de minister heeft ook gezegd: ik was het niet eens met die uitspraak. Dat mag natuurlijk, want we zijn het allemaal weleens niet eens met een rechterlijke uitspraak, maar hier gaat het over een bevoegd gezag dat op basis van jurisprudentie — daar hoort ook een lagere rechtbank bij — de keuze moet maken of het additionaliteitsvereiste hier van toepassing was. Dan had dat toch, los van de mening van deze minister, nadrukkelijker een rol moeten spelen?

Minister Van der Wal:

Nee, want dat suggereert dat ik een keuze zou maken tussen de hoogste rechter en lagere rechters, en dat is niet het geval geweest. Daarom zeg ik kort en bondig: nee. Het is continu een afweging. Ik begon heel bewust met de opmerking dat we tweeënhalf jaar keihard hebben gewerkt om deze basis op orde te hebben voor de luchthavens in Nederland. Dat vraagt uw Kamer van mij, en terecht. We hebben continu gekeken naar de additionaliteit, naar de jurisprudentie, naar wat wij vinden en naar wat de uitspraak van 29 mei 2019 is geweest. In die uitspraak is duidelijk dat men niet van private partijen mag verwachten dat zij maatregelen nemen ten behoeve van natuurherstel. Dat is wikken en wegen. Uiteindelijk heb ik conform het ambtelijk advies gehandeld en additionaliteit tussen private partijen niet ingezet. Ik heb dat advies ook gegeven aan de provincies. Alleen de provincies zijn zelfstandig bevoegde gezagen en kunnen daarin ook hun eigen afwegingen maken. Dat hebben ze op verschillende manieren gedaan.

Mevrouw Bromet (GroenLinks-PvdA):

Net als de heer Flach dacht ik ook gehoord te hebben dat de minister zonet zei dat er wel aanwijzingen waren dat add... — ik kan dat woord niet uitspreken, voorzitter. Ik bedoel dat zorgen voor de natuur gold, dat lagere rechters dat hadden gezegd en dat de minister zei: maar ik was het daar niet mee eens. Dat roept bij mij ook het gevoel op dat je niet naar lagere rechters hoeft te luisteren; je hoeft pas te luisteren als de hoogste rechter gesproken heeft. Maar dat klopt dus niet?

Minister Van der Wal:

Nee, absoluut niet.

Mevrouw Bromet (GroenLinks-PvdA):

Dan heb ik het helemaal verkeerd gehoord.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik ga hier toch even op doorvragen. De minister blijft herhalen dat zij ondanks alle zware signalen van rechters, provincies en ambtenaren heeft bedacht: nou, ik vind toch van niet; ik vind toch dat we het moeten houden zoals het is en dat het additionaliteitsvereiste moet worden toegepast op de manier die ik wil. Ze verwijst daarbij naar het arrest van 2019. De Raad van State verwees in februari zelf naar dat arrest en zei: er is geen enkel aanknopingspunt — dat zijn de letterlijke woorden van de Raad van State — om te denken wat minister Van der Wal net heeft verteld, namelijk dat het additionaliteitsvereiste alleen moet worden toegepast op de overheid en niet op particuliere bedrijven en al helemaal niet in de Habitatrichtlijn. Waar haalt de minister

dan alsnog het idee vandaan om alleen naar de overheid te kijken en niet naar de particuliere bedrijven?

Minister Van der Wal:

Dat doe ik op grond van de PAS-uitspraak van 29 mei 2019. Daarin staat duidelijk dat het een overheidsverantwoordelijkheid is om die maatregelen te nemen. Dat is de lijn die ik consequent heb toegepast. Is dat eenvoudig? Nee. Is dat wikken en wegen? Ja, dat doen we continu en dat is heel ingewikkeld. Absoluut! Maar dit is de lijn geweest. En ja, ik wil het ook wel omdraaien. Had ik dan meteen bij mijn start moeten zeggen: alles op additionaliteit? Dan hadden we, denk ik, een heel ander gesprek gehad in de Kamer, want dat betekent ongelooflijk veel. Het is dus altijd zoeken, wikken en wegen, ook met uw Kamer, in mijn rol als bevoegd gezag en ook voor het ambtelijke apparaat.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Op de antwoorden op mijn vragen kom ik straks wel. Daar ga ik dus later wel op in. Als alle pijlen naar links wijzen en de minister denkt dat ze zorgvuldig moet zijn en toch naar rechts gaat, dan klopt er iets niet. Eén van de rechters heeft in hoger beroep de uitspraak gedaan dat het additionaliteitsvereiste breder moet worden toegepast. Dat was een rechter in Limburg, in hoger beroep dus. Daar heeft minister Van der Wal of in ieder geval het ministerie zich mee bemoeid. Ze hebben de landsadvocaat gestuurd. Ze hebben de provincie aangemoedigd om in beroep te gaan, want "de natuurorganisaties hadden echt geen gelijk: dat additionaliteitsvereiste moet echt niet breder worden toegepast". Het ministerie heeft zich hier vanaf het begin, in 2021, gewoon actief mee bemoeid. Het heeft actief proberen te voorkomen dat hier verandering in komt. Dat was gewoon een politieke keuze om Schiphol de hand boven het hoofd te houden. Erkent de minister dat dit zo is gelopen?

Minister Van der Wal:

Nee, voorzitter, nu grijp ik echt in. In de geest van de Omgevingswet helpen wij iedereen. Ja, dan kan mevrouw Kostić wel zo reageren, maar dit is wel wat het is. Dat doen we richting Limburg en ook richting de PAS-melders. Als de provincies mij vragen of er meer mogelijkheden zijn om de vergunningverlening voor PAS-melders op gang te brengen, dan stuur ik altijd rechtstreeks alles door naar onze landsadvocaat. Ik vind het de taak van de overheid om te kijken waar zij kan helpen. Nogmaals, dat is ook in de geest van de Omgevingswet. Daarbij heb ik geen voorkeursbeleid voor welke sector dan ook.

De voorzitter:

Prima. Kan de minister al een beetje afronden?

Minister Van der Wal:

Zeker, voorzitter. Dan kom ik bij de vraag van mevrouw Hertzberger hoe het kan zijn dat de regels rond het salderen van additionaliteit zo uiteenlopen. Inderdaad, alle bevoegde gezagen hadden die vrijheid. Daar heb ik net in antwoorden op eerdere vragen al op gereageerd.

Dan had mevrouw Vedder een vraag over rechtvaardigheid. Wat betekent het dat de additionele toets nu alsnog moet worden toegevoegd bij Schiphol? En wat als Schiphol niet

door de toets komt? De uitspraak van de Raad van State betekent dat voor de natuurvergunning van Schiphol, die nog niet onherroepelijk is, alsnog aan de additionaliteitstoets moet worden voldaan. Die toets wordt dus alsnog doorlopen en dan door de rechter getoetst. Op de inhoud kan ik niet vooruitlopen, maar die toets zal gewoon worden gedaan, ook voor Schiphol.

Dan de vraag van het lid Kostić over ruimte voor natuurherstel. Ze vroeg of de ruimte die Schiphol kocht niet naar natuurherstel had moeten gaan in plaats van naar Schiphol. Daar heb ik net op gereageerd. Ik heb net uitgelegd hoe wij omgingen met additionaliteit. Dat was mijn blokje over additionaliteit.

Het volgende blokje gaat over het proces.

Mevrouw Hertzberger (NSC):

Nog heel even over additionaliteit. Het probleem is natuurlijk dat al die natuurgebieden overbelast zijn en dat wij de definitie van overbelast zijn gebaseerd hebben op een compleet wetenschappelijke grens, namelijk de KDW, die een jaar of twee jaar geleden ineens in een heleboel gebieden 200 mol per hectare per jaar lager is gelegd. Tegelijkertijd zagen wij vorige week de verschijning van de RIVM-doorrekening van de achtergrondnotities van het ministerie van Financiën. Daarin komt toch heel helder naar voren dat we heel erg veel stikstof kunnen terugdringen. Ze schetsen de hypothetische situatie dat wij hier elk dier uit Nederland uit de stal hebben gehaald. Dan concluderen ze dat meer dan 90% van de Nederlandse oppervlakte zich dan nog steeds binnen 25 kilometer van een overbelast natuurgebied bevindt. Neem dan de redenering dat wij gewoon meer stikstof moeten reduceren en dat er dan minder overbelasting is of dat er dan weer vergunningverlening op gang kan komen. Hoe verhoudt die redenering zich tot de achtergrondnotities en de RIVM-verificatie daarvan, namelijk dat je alle dieren weg kan halen, maar dat je dan nog steeds geen vergunning kan verlenen?

Minister Van der Wal:

Een aantal dingen. Volgens mij is dat de reden waarom we hebben gekeken naar een alternatief voor de KDW als resultaatverplichtende omgevingswaarde. Het RIVM zegt heel duidelijk dat iedere stap die je zet wel effect heeft. Het is niet alleen zwart-wit: wel of niet onder de KDW. Het gaat ook over welke stappen je zet en of je er misschien net onder komt. Dat is volgens mij wat het RIVM heeft gezegd.

De voorzitter:

Prima. U continueert.

Minister Van der Wal:

Dan gaan we naar het proces. Hoe gaat het kabinet zorgen voor een geloofwaardige natuurvergunning? Nadat de natuurvergunning is verleend, heeft de Afdeling bestuursrechtspraak geoordeeld dat bij extern salderen de additionaliteitstoets moet plaatsvinden. Dat betekent dat de vergunning nu dus nog niet onherroepelijk is en alsnog aan die additionaliteitstoets moet voldoen. Dat zal dan vervolgens worden getoetst door de rechter. Dat is de way to go.

Dan de vraag van mevrouw Bromet waarom we hebben gekozen voor de weg van vertragen en risico's. Dat is nooit mijn strategie geweest. Het betreft gewoon een heel complexe aanvraag. De aanvraag is meerdere keren aangevuld en gewijzigd. Dat moet zorgvuldig en zorgvuldigheid kost tijd. Laat ik het zo zeggen: als het mijn strategie was geweest om te vertragen, dan had ik 'm denk ik niet verleend. Dan had ik echt vertraagd en dan had mijn opvolger het mogen doen. Maar daar is natuurlijk echt geen sprake van.

Dan de vraag van het lid Kostić over de risico's bij de vergunning en de additionaliteit. Ik denk dat ik daar voldoende op ben ingegaan.

De heer Flach (SGP):

Ik ben blij om te horen dat de minister zegt dat vertragen geen strategie was. Dat wil ik geloven, gewoon omdat het zeer kwalijk is als het wél zo is. Zou de minister dan toch willen aangeven hoe zij gereageerd heeft toen haar vijf stappen zijn voorgelegd om voorafgaand aan het treffen van mitigerende maatregelen toch gebruik te kunnen blijven maken van de vijfde baan? Dat zijn vijf vertragende stappen in het proces. Als dat geen strategie is geweest, hoe reageerde de minister dan toen haar dat werd voorgelegd?

Minister Van der Wal:

Dan doelt de heer Flach, denk ik, op dat stappenplan. Het enige wat ik daarop kan zeggen, is dat er continu heel veel scenario's zijn uitgewerkt. Zo werkt dat in zo'n ingewikkeld proces. De bijbehorende risico's zijn continu in beeld gebracht. Daar is ook het theoretische scenario van het verlenen van een vergunning waaraan juridische risico's kleven, in beeld gebracht. Maar er is altijd naar gestreefd om een juridisch houdbare vergunning te verlenen, waarbij alle benodigde mitigerende maatregelen genomen zijn. Ten tijde van het opstellen van die notitie is gebleken dat er een aanzienlijk lagere referentiesituatie gold dan waarvan in het ontwerpbesluit was uitgegaan en dat Schiphol dus die mitigerende maatregelen diende te treffen. Het was toen onzeker of Schiphol tijdig die benodigde mitigerende maatregelen kon treffen. Die scenario's zijn toen in beeld gebracht, maar die scenario's zijn compleet achterhaald. Daarna zijn we namelijk verdergegaan in het proces. Dit zijn allemaal momentopnames in een heel ingewikkeld en langdurig proces, waarbij hier toen naar gekeken is, maar waar uiteindelijk niks mee is gedaan. Dus vertraging of tijdwinning is helemaal niet in mijn belang. Waarom zou dat in mijn belang zijn?

De heer Flach (SGP):

Ik weet wel enigszins hoe dat soort processen gaan. Ik had gehoopt dat de minister gezegd had: toen mij dit werd voorgelegd, zeker met de intonatie daarvan, heb ik dat verontwaardigd teruggestuurd. Zo van: van vertraging kan op geen enkele manier sprake zijn. Ik hoop eigenlijk dat dat gebeurd is, dus ik geef de minister graag de gelegenheid om dat nog aan te vullen. Ik zie namelijk dat de eerste twee stappen inmiddels doorlopen zijn. Ik hoop te horen dat we niet het hele schema door gaan lopen, maar dat we — de rechter heeft nu een uitspraak gedaan en daar moeten we op anticiperen — daarmee zo snel mogelijk de boel in rechte en legaal gaan regelen.

Minister Van der Wal:

We doorlopen het stappenplan niet op dit moment. Daar is toen sprake van geweest, maar inmiddels en gedurende dat proces zijn er andere afslagen genomen. Hier staat een minister die niet van de vertraging is; laat ik dat dan maar zo zeggen. Ik heb daar ook geen enkel belang bij. De oproep vanuit uw Kamer was: zorg dat het op orde is vanuit uw verantwoordelijkheid als bevoegd gezag. Daar hebben we kei- en kei- en keihard aan gewerkt, zoals ik dat in mijn hele portefeuille doe.

De heer Flach (SGP):

Tot slot. Mag ik daaruit afleiden dat het voorleggen van dit soort vertragende schema's dus geen usance is binnen het ministerie waar de minister voor verantwoordelijk is en ook niet binnen de andere ministeries en dat de minister het niet goedgevindt om het op deze manier aan te vliegen?

Minister Van der Wal:

Mijn ambtenaren stellen mij niet vaak voor "zullen we eens even lekker rustig aan doen?". Die zitten erbovenop. Dat gold ook in dit dossier. Dus ik herken me hier gewoon niet in.

Mevrouw Hertzberger (NSC):

Het is interessant dat de minister net even noemde dat ze ook geen vergunning had kunnen verlenen als ze had willen vertragen. In het geval van Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven is er geen vergunning verleend. Waarom is de minister daar overgegaan tot een positieve weigering en niet tot het verlenen van een vergunning?

Minister Van der Wal:

Daar kom ik zo even op, ook gezien de tijd. Mijn volgende blokje gaat daarover, dus dan kom ik daar uitvoerig op terug, als u dat goedvindt.

Dan heb ik in dit blokje nog de vraag van de heer Grinwis over de losse verkoop van dier- en fosfaatrechten. Zoals ik in mijn recente brief heb aangegeven, steunen de minister van Landbouw en ik het doel van de motie, namelijk het verlichten van de mestmarkt. Om die koppeling te maken, zal de Meststoffenwet moeten worden aangepast. Daarnaast zijn we bezig om de laatste onderzoekspunten nader uit te zoeken, bijvoorbeeld hoe de vergoeding voor de productierechten eruit komt te zien, ook in relatie tot de staatssteunkaders. Er wordt dus aan gewerkt.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dat weet ik en ik geloof dat het ook wel in orde komt. Het verbaast mij alleen dat Schiphol, in grote mate een staatsbedrijf met in ieder geval een hele grote staatsdeelneming, in de tussentijd gewoon boerderijen is blijven opkopen zonder uit eigen beweging de dier- en fosfaatrechten daarbij mee te nemen. Die zijn gewoon weer op de markt gebracht en los verkocht, terwijl we wisten dat er in heel veel vergunningen nog heel veel latente ruimte zit. Dus het stikstofissue wordt alleen maar groter, en onderwijl groeit er een mestmarktissue. Ik denk dan: zolang wij het niet geregeld hebben, kunnen we dan niet private initiatiefnemers aanbevelen om hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen?

Minister Van der Wal:

Met die oproep ben ik het helemaal eens, maar ik kan dit niet met terugwerkende kracht van de Schiphol Group vragen, want ze mochten dat op die manier. Maar de oproep kan ik zeker ondersteunen.

Verder is gevraagd voor hoeveel andere projecten ik bevoegd gezag was. Nou, dat zijn grote infrastructurele projecten, Defensielocaties, projecten op het gebied van energietransitie en gaswinning et cetera.

Dan de vraag over de kansen bij het hoger beroep. In november 2024 zal dat door de rechtbank Den Haag worden behandeld. Die uitspraak wachten we af. Het zal mede afhangen van de manier waarop Schiphol de additionaliteit toevoegt.

Dan heb ik dit blokje ook afgerond, voorzitter.

De voorzitter:
Prima.

Minister Van der Wal:

Dan ga ik naar het blokje regionale luchthavens. De heer Flach vroeg hoe het zit met de vergunning voor Rotterdam en waarom die niet is beoordeeld op het aspect van stikstofdepositie. Voorafgaand aan het besluit van 2010 heeft een Habitattoets plaatsgevonden. Tegen het Aanwijzingsbesluit 2010 stond beroep open en is ook beroep ingesteld. Dit beroep is in 2011 behandeld door de Raad van State en dat beroep is toen ongegrond verklaard, waarmee ook het besluit definitief en onherroepelijk was.

Dan de vraag van mevrouw Hertzberger over een additionaliteitstoets bij Rotterdam The Hague Airport, terwijl dat bij andere wel moest. Omdat daar niet extern gesaldeerd is, kom je ook niet toe aan die additionaliteitstoets.

Mevrouw Vedder heeft gevraagd of de stikstofruimte wat betreft Rotterdam The Hague Airport kan worden gebruikt voor de legalisatie van PAS-melders. De Royal Schiphol Group heeft inderdaad aangegeven deze stikstofruimte voor de zekerheid te hebben gekocht. Ook hebben ze aangegeven dat als de ruimte niet nodig blijkt te zijn, de stikstofrechten worden overgedragen aan de overheid. Dus ik ga graag met de Schiphol Group het gesprek aan over hoe deze kunnen worden ingezet, bijvoorbeeld ook voor PAS-melders. Ik zeg er echter wel bij: het is een puzzel op individueel niveau. Het is te makkelijk om te zeggen: we hebben stikstofruimte, die leggen we op de plank en dus kunnen we via de natuur PAS-melders legaliseren. Die moeten namelijk exact op dezelfde hexagonen vallen als waarvoor die stikstofruimte is opgekocht. Het is dus nog echt heel ingewikkeld. Het is heel moeilijk om die een-op-eenrelatie te leggen. Dat neemt niet weg dat we die ruimte dan prioritair zullen reserveren voor de PAS-melders.

Mevrouw Vedder (CDA):

Die logistieke puzzel en het feit dat deze bedrijven precies op de goede plek moeten liggen, zijn juist de dingen die het voor mij een doorn in het oog maken dat zo'n groot bedrijf dit soort bedrijven opkoopt. De PAS-melders die om dat bedrijf heen liggen, zien hun enige kans op legalisatie

namelijk gewoon — poef! — voor hun ogen verdampen omdat iemand meer geld heeft dan zij. Ik ben benieuwd hoe de minister daarnaar kijkt. Ik heb nog niet echt een antwoord gehoord op de rechtvaardigheidsvraag. Ik ben daar wel erg benieuwd naar.

Minister Van der Wal:

Ik ga een heel eind mee met mevrouw Vedder. Niet ter verlichting, want ik heb duidelijk gezegd dat het vooral een gevoel is. Ik snap dat rechtvaardigheidsgevoel heel goed, maar in mijn rol als bevoegde gezag toets ik — hoe hard dat ook klinkt — een vergunning in technisch opzicht. Maar ik deel het gevoel. De mogelijkheden die Schiphol heeft om in die ruime mate op te kopen, zijn voor mij misschien wel een extra drive om met die 1,3 miljard mogelijk te maken dat provincies maatregelen kunnen treffen om de natuur te herstellen en ruimte te creëren voor PAS-melders, en om die 250 miljoen van een aantal weken geleden vrij te maken voor PAS-melders. Dat zijn middelen waarvan ik vind dat het gerechtvaardigd is om ze als overheid vrij te spelen om deze problematiek op te lossen. En daar helpen we Schiphol niet mee. Maar dat is allemaal gevoel. Ik deel dat wrange gevoel, maar als het gaat om een natuurvergunning voor Schiphol, kijk ik echt of er technisch voldoende gemitigeerd is. Als dat zo is, kun je een vergunning niet weigeren.

De voorzitter:

Prima. Kunnen we al door naar de spiegel?

Minister Van der Wal:

De laatste vraag in dit blokje was van mevrouw Hertzberger. Ze stelde net al een vraag over de referentiesituatie. Het Aanwijzingsbesluit 2010 is voor Rotterdam The Hague Airport een vergunde situatie op grond van het overgangsrecht onder de Wet natuurbescherming. Er gold voor dit besluit alleen een inperking voor wat betreft het geluid, de geluidscontour. Zolang er binnen die geluidscontour wordt gevlogen, blijft de luchthaven binnen die situatie. Er golden alleen geen beperkingen voor stikstof. Omdat de luchthaven in 2019 binnen de grenswaarden van het geluid is gebleven, is die situatie binnen de referentiesituatie dus toegestaan. Ik heb daarom ook het besluit genomen maatwerkvoorschriften in te stellen om in termen van rechtszekerheid grenzen te stellen aan de stikstofemissies.

Dat was dit blokje.

De voorzitter:

Mevrouw Hertzberger, nog even kort.

Mevrouw Hertzberger (NSC):

Ik had daarnaast een vraag over de positieve weigering in plaats van de vergunning. Als dat geen vertragingstactiek is, waarom is er dan niet gewoon een vergunning verleend? Ik hoor u zuchten, maar die vraag had ik echt ook nog gesteld. Ik citeer maar gewoon even uit de positieve weigering: "Daaruit volgt dat gebruiksjaar 2019 het gebruiksjaar is waarmee de hoogste NO_x-emissie op basis van berekening per LTO-cycle optreedt. Voor bestaand recht is het gebruiksjaar 2019 dus het maatgevend jaar." Wat betekent dat, vraag ik aan de minister.

Minister Van der Wal:

Wat ik weet — anders moet ik dat even schriftelijk aanvullen — is dat 2019 is gebruikt omdat dat het laatste jaar voor corona was. Dat was een representatief jaar.

Dan heb ik nog de laatste vragen, over de beeldvorming en de spiegel. Het beeld is ontstaan dat ik Schiphol zou hebben voorgetrokken en dat ik niet hard genoeg zou werken om de PAS-melders te legaliseren. Een aantal Kamerleden leken dat te suggereren. Ik hecht eraan te melden dat dat echt onwaar is. Ik heb iedere dag van mijn ministerschap naar mijn beste kunnen en naar eer en geweten gewerkt aan het legaliseren van onze PAS-melders. De situatie van deze mensen heeft mij continu als een steen op de maag gelegen. Het blijft voor mij, en ik hoop ook voor mijn opvolger en uw Kamer, een opdracht om hieraan te werken, realiserende dat er geen gemakkelijke oplossingen zijn. Naar alle makkelijke oplossingen hebben we gezocht, maar die zijn er gewoon niet.

Er is gevraagd of ik kan reflecteren op mijn uitspraak over economie versus natuur en over de spiegel. In mijn rol als bevoegd gezag moet ik beslissen over een aanvraag. Dat is gewoon technisch. Dat moet ik rolzuiver doen. Ik mag daar geen enkele ideologische opvatting in meewegen. Ik mag geen moreel oordeel hebben over de economische activiteit zelf. Schiphol heeft die aanvraag ingediend. Ik heb die getoetst. In mijn rol als bevoegd gezag is er dan geen andere keuze. Dat staat los van een politieke afweging.

Dan over de spiegel. Ik heb mij als minister voor Natuur continu ingespannen voor de natuur. Ik heb daar alles aan gedaan. Ik zeg erbij dat ik er een hoge prijs voor heb betaald. Ik hoop mijn bijdrage daaraan geleverd te hebben. Maar als mijn rol als bevoegd gezag wordt gemengd met mijn rol als beleidsverantwoordelijke, wordt het wel heel ingewikkeld. Ik heb inderdaad de spiegel voorgehouden. Tijdens het debat ten aanzien van de Natuurherstelverordening — daar heb ik op gedoeld — heb ik namelijk gemerkt dat we het zodra het gaat over het uitbreiden van natuura-reaal, inderdaad erg moeilijk vinden met elkaar.

Mevrouw Bromet (GroenLinks-PvdA):

Ik zal straks in mijn tweede termijn nog iets in het algemeen tegen de minister zeggen, maar over dit debat zou ik nog het volgende willen zeggen. Ook een bevoegd gezag moet kijken naar de risico's die er zijn en kan zich beroepen op die risico's. Dat is waar ik naar vroeg. Die lage rechters waar we het net met de heer Flach over hadden, hadden ook een reden kunnen zijn om te zeggen dat je het niet doet.

Minister Van der Wal:

Ik heb een consequente lijn gehanteerd, vanaf het begin tot het einde en tot de uitspraak van de Raad van State. Die consequente lijn is wat de consequente lijn was, namelijk: additionaliteit toetsen we bij projecten met de overheid en niet tussen twee particulieren. Dat is altijd klip-en-klaar geweest. Nogmaals, de opdracht aan Schiphol is om voldoende te mitigeren en om verslechtering uit te sluiten. Als dat op orde is, heb je een vergunning te verlenen.

Mevrouw Vedder (CDA):

Excuus. Ik heb nog een vraag over het vorige blokje. Het antwoord over 2019 moest nog even indalen. Hoe bestaat

het nou dat 2019 wordt gekozen als referentiejaar voor bestaand gebruik van een luchthaven? De PAS-melders — dat zijn eigenlijk de positieve weigeraars avant la lettre, die voor hun stuk bestaand gebruik moeten leunen op een referentiejaar om in ieder geval nog een stukje van hun bedrijf te kunnen legaliseren — worden namelijk altijd gedwongen om als referentiejaar het jaar te nemen waarin het Natura 2000-gebied is aangewezen. Meestal is dat 2000 of 2008. Hoe kan dan voor een luchthaven 2019 worden gekozen, gewoon omdat dat dan representatief is? Ik begrijp er echt werkelijk helemaal niets van.

Minister Van der Wal:

Dat heeft te maken met de grenswaarde voor geluid. Maar de juridische referentiesituatie, dat besluit uit 2010, is leidend. Het gerealiseerde geluid van 2019 past daarbinnen. Dat heb ik vertaald naar stikstof.

Mevrouw Vedder (CDA):

Maar begrijp ik dan goed dat de stikstofruimte die nu wordt vastgeklikt voor deze luchthaven, de stikstofemissie van 2010 is?

Minister Van der Wal:

Daar moet ik in tweede termijn even op terugkomen. Nu wordt het heel technisch.

De heer Flach (SGP):

Toch even over de spiegel, over 28 maart. Ik vond de uitspraak zoals de minister die bracht, toen al ongenueanceerd: de Kamer zou vaak voor economische belangen kiezen boven die van de natuur. Het zou ook ongenueanceerd zijn om te zeggen dat de minister hier alleen maar voor economie heeft gekozen. Dat is volgens mij ook niet het geval. Maar het beeld dat de minister hier nu schetst is alsof zij in haar rol van bevoegd gezag eigenlijk de bewegingsruimte van een computerprogramma heeft, alsof ze alleen maar ja of nee kan zeggen op basis van een rechterlijke uitspraak uit 2019. Maar de minister had hierbij toch de mogelijkheid om op basis van uitspraken van de lagere rechtbank haar beleidsintenties ook mee te laten wegen bij het beoordelen van die vergunning?

Minister Van der Wal:

Ik val echt in herhaling, geloof ik. Mijn lijn is continu geweest: additionaliteit niet tussen private partijen. Uw Kamer is daarvan ook op de hoogte geweest. Ten aanzien van die mitigerende maatregelen zeg ik dat Schiphol gewoon voldoende gemitigeerd heeft. Dat is wat het is.

Mevrouw Hertzberger (NSC):

Ik val ook in herhaling. Kunt u mijn vraag over de positieve weigering van Rotterdam en Eindhoven nog even beantwoorden? Als dat geen vertragingsactiek is, waarom hebben die dan een positieve weigering gekregen en geen vergunning?

Minister Van der Wal:

Omdat dit past binnen de referentiesituatie. Dan kun je geen vergunning verlenen.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan minister Harbers.

Neusje graag tegen de microfoon als u wilt interrumpen.
Het lid Kostić.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dat ging zo snel. Volgens mij zijn een aantal van mijn vragen niet beantwoord, maar goed. Dit is heel lastig. De minister blijft gewoon volhouden dat ze sinds 2019 de lijn heeft vastgehouden dat de additionaliteitstoets niet breder moet worden toegepast. Dat is het dan. Maar dat is precies het probleem. Er is in de tussentijd blijkbaar geen enkele reflectie van de minister geweest dat dit anders moest, ook niet nadat alle pijlen — denk aan rechters, provincies en ambtenaren: eigenlijk iedereen — de andere kant op wezen. Nu heeft de Raad van State ook bevestigd dat er in 2019 geen enkel aanknopingspunt was — nogmaals, dat quote ik — om te denken wat de minister blijkbaar al die tijd heeft volgehouden. Blijkbaar was het een private motivatie van de minister, of is ze — ik zeg maar wat — onder druk gezet door lenW. Daar heb ik een vraag over gesteld die nog niet is beantwoord.

Minister Van der Wal:

Voorzitter ...

Kamerlid Kostić (PvdD):

Voorzitter, ik stel de vraag. Ik begrijp gewoon niet waarom de minister ondanks alle feiten in de tussentijd en ondanks dat zij weet dat de natuur er heel slecht voorstaat, we dus eigenlijk andere keuzes moeten maken en zij afwegingen kan maken, toch kiest voor het economische belang van Schiphol.

Minister Van der Wal:

Ik heb niet gekozen voor het economische belang van Schiphol en ik ben niet onder druk gezet. Daar is allemaal geen sprake van. Je oordeelt dit. Is er voldoende gemotiveerd? Het antwoord is ja. En dan verleen je de vergunning. Vind ik vanuit mijn beleidsverantwoordelijkheid iets van economische activiteiten versus de natuur? Ja, kijk bijvoorbeeld naar het beleidskader natuur waar we mee bezig zijn. Ik vind dat we de economische activiteiten meer in lijn moeten brengen met onze natuur. Maar in mijn rol van bevoegd gezag mag ik dit soort morele, ideologische overwegingen niet meewegen. That's it.

Ik ga nu echt in herhaling vallen, maar ten aanzien van die additionaliteit is mijn lijn bestendig. Als we het hadden gedaan tussen particulieren, had de hele boel überhaupt op slot gestaan, ook voor de PAS-melders. Dat dilemma heb ik ook geschetst.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dan gaan we het wéér over beleid hebben, want nu erkent de minister dat ze geen maatregelen voor natuur durfde te nemen omdat ze vreesde voor allerlei economische gevolgen. Feit blijft dat de minister dit niet goed heeft onderbouwd. Ze heeft wel heel lang volgehouden — ik waardeer deze minister; ik heb haar buiten de Kamer ook gevolgd — maar dit is een enorme fout geweest. Ik kan bijna niet

geloven dat deze minister dit zo heeft gedaan. Maar goed, ik neem aan dat dit volledig het besluit was van deze minister voor Natuur. En dat is jammer. Ik vraag mij wel af ...

De voorzitter:

U moet echt tot een vraag komen, want het duurt echt te lang.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Oké. De minister wist het niet zeker. Dat zei ze net. Wat is de juridische ruimte rond die uitspraak uit 2019 inzake de Habitatrictlijn? Die kun je interpreteren in het voordeel van Schiphol of in het voordeel van de natuur.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dat klopt dan toch ook?

Minister Van der Wal:

Je oordeelt het niet in het voordeel van iemand. Je kijkt technisch of er voldoende is gemotiveerd. Het antwoord daarop was ja. Ten aanzien van de additionaliteit heb ik helemaal niks weerlegd. Ja, er zijn ambtelijke adviezen geweest die hebben gewezen op risico's, maar er zijn ook ambtelijke adviezen geweest die zeiden: deze lijn moeten we bestendigen. Uiteindelijk hebben we deze lijn bestendigd, consequent, tweeënhalf jaar lang, voor iedereen en niet alleen voor Schiphol.

De voorzitter:

Over negen minuten moet het volgende debat beginnen. Mevrouw Yeşilgöz loopt al over de gang, denk ik. Tegen het lid Kostić zeg ik dat ze de twee resterende interrupties niet hoeft te gebruiken.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik was even benieuwd naar iets anders. Deze minister gaat verstrekken en dat vind ik jammer. Ze heeft een grote belofte gedaan. Er is een motie door deze Kamer aangenomen met een opdracht aan de minister om in kaart te brengen welke natuurafspraken die we hebben gemaakt, niet dreigen te worden gehaald. Als ze niet dreigen te worden gehaald, zullen er maatregelen worden genomen. Ik heb de minister daar laatst in een debat over bevraagd. Ze zei: u hebt de motie twee weken geleden ingediend en ik ben alvast heel enthousiast aan de slag gegaan, dus het komt eraan. Ik vraag de minister om die brief voordat ze vertrekt alsnog te sturen als een soort afscheidscadeautje aan de Kamer.

De voorzitter:

Een afscheidsbrief.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Juist.

Minister Van der Wal:

Ik moet echt even ambtelijk overleggen wat haalbaar is. Ik kan daar niet heel stoer nu ja op zeggen.

De voorzitter:

Oké. Heel goed. De heer Van Meijeren.

De heer Van Meijeren (FVD):

Er zit een aantal tegenstrijdigheden tussen de berichtgeving van NRC enerzijds en de reactie daarop van de minister anderzijds. Volgens NRC heeft de minister bewust regelgeving omzeild om Schiphol te kunnen bevoordelen, een advies van de hoogste ambtenaar genegeerd en een slinkse vertragingstactiek toegepast. De minister geeft aan dat van bevoordeling helemaal geen sprake is. Er zou geen advies genegeerd zijn, er zou niet vertraagd zijn. Het kan niet allebei waar zijn. Dat roept de vraag op: wie verspreidt hier nu onwaarheden, NRC of de minister?

Minister Van der Wal:

Ik niet.

De heer Van Meijeren (FVD):

Dan geeft de minister dus aan dat NRC onwaarheden verspreidt?

Minister Van der Wal:

Nee, die hebben hun eigen journalistieke vrijheid en een interpretatie gegeven van enkele Woo-stukken.

De heer Van Meijeren (FVD):

Verspreidt NRC nu wel of niet onwaarheden in de ogen van de minister?

Minister Van der Wal:

Daar doe ik geen uitspraken over. Ik zeg: dit is mijn verhaal; dit is wat het is. Wat NRC opschrijft, is aan NRC.

De heer Van Meijeren (FVD):

Maar NRC schrijft op dat de minister een advies van de hoogste ambtenaar heeft genegeerd, Schiphol heeft bevoordeeld en een vertragingstactiek heeft toegepast. De minister geeft aan dat dat niet zo is. Dan zijn toch die berichten in NRC volgens de minister onwaar? Het kan toch niet allebei waar zijn?

Minister Van der Wal:

Ik denk dat het iets genuanceerder ligt. Ik heb ook gezegd: natuurlijk zijn er ambtelijke adviezen die duiden op risico's. Er zijn ook andere ambtelijke adviezen. Op dat totaal denk ik dat ik een genuanceerder verhaal heb dan NRC.

De heer Van Meijeren (FVD):

Niet genuanceerder, het is ermee in strijd. NRC geeft aan dat de minister een advies van haar ambtenaar heeft genegeerd. De minister zegt: dat is niet het geval. NRC zegt dat de minister Schiphol heeft bevoordeeld. De minister

zegt: dat is niet het geval. NRC zegt: de minister heeft een vertragingstactiek toegepast. De minister zegt: dat is niet het geval. Dat is niet een genuanceerdere versie, dat is in strijd met elkaar. Niet beide kunnen waar zijn.

Minister Van der Wal:

Ik ben geen minister voor Natuur en Stikstof om artikelen in NRC te gaan zitten recenseren. Wat ik wel zie, is dat NRC geen onderscheid heeft gemaakt tussen mijn rol als bevoegd gezag en mijn rol als beleidsverantwoordelijke. En er is inderdaad de kwestie van de volgordelijkheid tussen de uitspraak van de Raad van State over additionaliteit en het verlenen van de vergunning.

De heer Van Meijeren (FVD):

Dan heeft NRC volgens de minister dus in ieder geval onzorgvuldig gehandeld door dat onderscheid niet te maken en door ongenuanceerd te werk te gaan. Daarmee zou NRC dus hebben gehandeld in strijd met de journalistieke code. Dat roept de vraag op of de minister, die hierdoor schade lijdt — er is een onjuist beeld ontstaan — hierover een klacht heeft ingediend bij NRC of bij de Raad voor de Journalistiek. De minister zou toch moeten willen dat er geen onjuist beeld ontstaat. Als de minister dat niet gedaan heeft, lijkt het erop dat ze toch iets te verbergen heeft. Hoewel ik NRC én de minister helaas niet kan vertrouwen, geef ik in dit geval toch het voordeel van de twijfel aan NRC.

Minister Van der Wal:

We zijn als bewindspersonen niet van suiker. Als ik op ieder krantenartikel moet reageren waarin dingen staan waarvan ik denk "mwah, misschien zit het net iets anders", dan zou ik daar drukker mee zijn dan met mijn werk, en dat lijkt me niet nodig. Dat is wat het is.

De voorzitter:

Heel goed. Dan geef ik het woord aan minister Harbers, aan wie niet heel veel vragen gesteld zijn volgens mij.

Minister Harbers:

Dat is nooit een garantie voor een korte bijdrage!

Voorzitter. Ik wil nog reageren op een paar vragen en opmerkingen die aan mijn adres zijn gericht. De eerste spreker van vandaag, de heer Flach, heeft de procesregie aangehaald die door het ministerie van IenW zou zijn gevoerd, de procesregie op de opkoop van boerderijen. Maar dat is niet het geval. Natuurlijk had het ministerie van IenW wel een rol. Natuurlijk hadden wij het ook nodig dat wij wisten hoe dat proces van de natuurvergunning zou lopen, vanwege de verbondenheid met de andere grote procedure, namelijk die om het Luchthavenverkeersbesluit van Schiphol te vernieuwen. Daarbij gaat het om het vraagstuk van geluidsoverlast rond Schiphol en het gebrek aan wettelijke verankering van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel daarvoor. De MER-procedure die daarvoor doorlopen moet worden en die nog steeds loopt — die kan afgerond worden nadat de huidige procedure in Brussel over de krimp van Schiphol is afgerond — moet namelijk gebaseerd zijn op dezelfde referentiesituatie als in de natuurvergunning. Dat is de reden waarom IenW daarbij volop aan tafel zat. Maar wij hebben vervolgens

geen procesregie gevoerd over bijvoorbeeld het opkopen van boerderijen. Dat kan niet eens.

Ik kreeg overigens gaandeweg wel steeds meer de neiging — ik ga het niet doen, hoor — om de Handelingen van het commissiedebat van 25 januari 2023 voor te lezen, aangezien dit allemaal in dat debat al behandeld is. Daar heb ik uiteengezet dat we Schiphol juist niet anders behandelen. Ik denk dat er kort na de uitspraak over de PAS van 2019 er, niet alleen bij Schiphol maar bij heel veel bedrijven, nog niet echt het idee was: hé, dat geldt ook voor ons; nu moeten wij ook een natuurvergunning aanvragen. Juist omdat Schiphol ook een staatsdeelneming is, heeft de overheid altijd gezegd: gelijke monniken, gelijke kappen. Ook voor Schiphol geldt dus dat er een natuurvergunning nodig is. Het zou pas raar zijn geweest als we hadden gezegd: dat is eigenlijk helemaal niet nodig, omdat je al zo lang bestaat en we enkele decennia terug in de tijd moeten om de referentiesituatie te bepalen. Dat heb ik daar uiteengezet. Alle dilemma's daarbij kwamen allemaal naar voren in dat debat. Ik herinner me dat toenmalig Kamerlid Geurts zei: hier strijden ratio en emotie met elkaar. We hebben te maken met de ratio van de wet. Ik heb daar uiteengezet wat erbij komt kijken als wij als overheid, met medeweten van de Kamer, een- en andermaal hebben gezegd — dat heeft kabinet-Rutte III al gedaan, en ik in kabinet-Rutte IV — dat Schiphol een natuurvergunning moet hebben. Je weet namelijk wat er gebeurt als ze moeten mitigeren: dan zullen ze extern salderen. In de praktijk is dat heel vaak met boerenbedrijven en landbouwbedrijven, die in dit geval vrijwillig opgekocht zijn. Dus als er al sprake was van een politieke keuze, was dat de politieke keuze: gelijke monniken, gelijke kappen; ieder bedrijf dat stikstof uitstoot, heeft die natuurvergunning nodig.

Dat was bepaald niet meteen naar de zin van Schiphol. Het besluit dat eerder in 2022 al is genomen, ging over het vaststellen van de referentiesituatie. Dat hebben LNV en lenW gezamenlijk gedaan, zowel voor de natuurvergunning als voor de MER. Dat was bepaald een strengere referentiesituatie dan de situatie die de toenmalige raad van bestuur van Schiphol in gedachten had. We zijn daarin dus niet vriendelijker geweest voor Schiphol. Integendeel, we hebben aanzienlijk strenger vastgesteld waar de vlootmix aan moest voldoen.

Dan vul ik maar meteen het een en ander aan op wat minister Van der Wal zojuist zei over vertraging. Ook vanuit lenW was er geen enkel belang bij vertraging, integendeel. De geluidssituatie in het Luchthavenverkeersbesluit — denk aan de procedure in Brussel — is op zichzelf al ingewikkeld genoeg. Voor het afronden daarvan heb je zekerheid nodig over de natuurvergunning. Als er al druk is geweest, was het mijn veelvuldige oproep aan Schiphol in 2022: schiet op en zorg ervoor dat je de aanvraag voor de natuurvergunning afrondt. Begin 2023 hebben we, enkele weken voor het debat, vastgesteld dat Schiphol gelukkig eindelijk de aanvraag helemaal afgerond had ingediend. Daarna kon het bevoegd gezag aan de slag.

Ik had het net al over Schiphol als staatsdeelneming. Het kwam net ook al aan de orde in de beantwoording door mevrouw Van der Wal. Ja, het Rijk is groootaandeelhouder, maar het is een naamloze vennootschap, die gewoon volgens het vennootschapsrecht ... Het bestuur daarvan moet gewoon alles doen om het voortbestaan en de stabiliteit

van de onderneming te garanderen. Maar we zijn niet de enige aandeelhouder; de gemeenten Amsterdam en Rotterdam zijn ook aandeelhouder. De optelsom van mevrouw Koekoek gaat over de oude aandelenverhouding; daarin ontbrak nog 8%. Het was tot eind 2022 in handen van de holding van de luchthavens van Parijs. Ook die zouden ongetwijfeld meteen naar de rechter zijn gestapt op het moment dat wij Schiphol als een staatsbedrijf zouden zijn gaan beschouwen in plaats van een naamloze vennootschap.

Dat is misschien een bruggetje naar diverse Kamerleden die aangaven: gaat de luchtvaart altijd voor? Mevrouw Bromet en het lid Kostić vroegen daarnaar. Ik wijs erop dat dit kabinet niet altijd vrienden heeft gemaakt in de luchtvaart, al is het maar omdat we met het hoofdlijnenbesluit in 2022 juist een andere afweging hebben gemaakt. Dat hebben we overigens gedaan met goede redenen. De situatie verdiende namelijk echt een aanscherping, zowel qua geluid als qua stikstof. In dat hoofdlijnenbesluit hebben we gekozen voor een nieuwe balans tussen de economische belangen, samenhangend met de luchtvaart, en de omgeving. Dat alles heeft geleid tot het besluit om het aantal vliegbewegingen te reduceren. Op dit moment loopt de impactanalyse naar een gedeeltelijke nachtsluiting. Ik kan er nog veel langer over uitweiden — dat zal ik nu niet doen — maar ik bestrijd dat dit kabinet alleen voor de luchtvaart kiest. We kiezen wel voor de luchtvaart, maar dan voor een luchtvaart die in balans is met de omgeving en die, met al zijn vergunningen en benodigde regelgeving, een stevig juridisch fundament heeft.

Tegen het lid Kostić zeg ik: daarbij is het geen mythe dat ook de hubfunctie cruciaal is voor Nederland. Ik ben ook minister geweest in een kabinet dat die hubfunctie onderdeel had gemaakt van het coalitieakkoord, maar we weten simpelweg dat zonder transferreizigers, dus de hubfunctie, Nederland een veel minder divers bestemmingsnetwerk heeft. Juist dat diverse en grote bestemmingsnetwerk heeft waarde voor ons vestigingsklimaat en investeringsklimaat. Ook met het lagere aantal vluchten in het hoofdlijnenbesluit ben ik ervan overtuigd dat de hubfunctie nog steeds kan voortbestaan. Het is hier uiteindelijk net als bij de trein. Je hebt geen rechtstreekse verbinding tussen alle 386 stations in Nederland. Op dunnere verbindingen zul je altijd moeten overstappen. Maar het feit dat dat ook hier in Nederland gebeurt, betekent dat er voor de Nederlandse inwoners aanzienlijk meer bestemmingen beschikbaar zijn dan in landen met een vergelijkbare omvang. Dat heeft Nederland veel welvaart gebracht, maar nogmaals, dat alles ook met inbegrip van een betere balans met de omgeving in de toekomst.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik moet gewoon lachen om niet te huilen. Want ja, de minister zegt hier: we vinden natuurlijk de leefomgeving belangrijk en we doen het allemaal in balans met de leefomgeving. Maar vervolgens houdt hij een minutenlang betoog, een ode aan economische belangen van Schiphol. Zo gepassioneerd heb ik hem nooit horen spreken over de leefomgeving en natuur. Mijn vraag is: hoe ziet de minister dat "in balans"? Want dit wordt de hele tijd gezegd, niet alleen maar door deze minister, maar door ongeveer iedereen die eigenlijk bedoelt "economische belangen gaan voorop". Hoe vindt hij dat het gaat, aangezien de natuur nog slechter ervoor staat dan we al dachten? Het Rijk is

eigenlijk veroordeeld voor het schenden van mensenrechten in relatie tot de omwonenden van Schiphol, omdat de gezondheid van mensen niet goed wordt beschermd. Dus waar is die balans precies? En hoe draagt de minister daaraan bij door zo'n slechte natuurvergunning aan Schiphol te geven en niet in te zetten op een grote krimp?

Minister Harbers:

Ik heb geen natuurvergunning verleend aan Schiphol, laat staan dat die slecht is, maar dat zal uiteindelijk allemaal in de rechtszaal blijken. Ja, dat blijkt uit het vastgestelde doel om 20% minder geluidsoverlast rond Schiphol te hebben. Dat doel is nabij. Op dit moment wordt daar ook in de consultatie en in de behandeling daarvan in Brussel de laatste hand op gelegd, zodat we door kunnen om dat vast te leggen in een herzien Luchthavenverkeerbesluit. En dat blijkt uit het feit dat er nu in ieder geval een natuurvergunning verleend is aan Schiphol. Dat was tot een jaar geleden niet het geval. Dat is heel belangrijk, ook voor de omgeving, om daarmee weer vaste grond te hebben over datgene waar je Schiphol aan kunt houden. Dat blijkt overigens ook uit de stappen die we hebben gezet om ook de rechtspositie te herstellen van de omwonenden van Schiphol, die op grond van het oude Luchthavenverkeerbesluit niet in bezwaar kunnen tegen overschrijdingen van milieu- en geluidsnormen bij Schiphol. Dat wordt op dit moment met spoed afgerond en het gaat eerdaags ook naar uw Kamer.

De voorzitter:

Prima. Nee, nee, mevrouw Kostic. Minister, u continueert.

Minister Harbers:

Tot slot nog twee vragen. Mevrouw Hertzberger vroeg naar de bijdrage van de luchtvaart aan de stikstofreductie. Als onderdeel van de sector mobiliteit levert natuurlijk ook de luchtvaart zijn bijdrage. Er geldt een totale emissiereductie van 25% voor de sector mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2019. De luchtvaart is daar ook een onderdeel van, bijvoorbeeld in de elektrificatie van alle activiteiten op de luchthaven. Uiteindelijk zal ook de reductie van het aantal vliegbewegingen op Schiphol een bijdrage daaraan leveren.

Tot slot werd door mevrouw Bromet nog de vergelijking gemaakt met wegen. Zij stelde: er is ook stikstof opgekocht voor de aanleg van wegen en dat gaat ten koste van provincies. Dat laatste bestrijd ik. In de eerste plaats zijn de wegprojecten waar het om gaat wegprojecten waar altijd gezamenlijk met provincies aan gewerkt is. Bijvoorbeeld de doortrekking van de A14 is ook een grote wens van de provincie Gelderland om daarmee doorgaand verkeer rond Arnhem en Nijmegen te ontlasten. De opkoop van boerenbedrijven daarvoor is altijd in afstemming met provincies gegaan. Dat was overigens ongeveer afgerond op het moment dat de Kamer de motie daarover aannam. Volgens mij was dat begin 2023 of eind 2022. Dus voordat Rijkswaterstaat een boerderij opkocht, is dat altijd gemeld aan de betreffende provincie en heeft Rijkswaterstaat zich er altijd van vergewist dat de provincie dat bedrijf niet zelf nodig had voor de opkoop van PAS-melders. Pas als het antwoord nee was, ging Rijkswaterstaat tot opkopen over. Restruijmt aan stikstof is altijd weer teruggedaan naar de provincies. Maar daarbij is men vaak tegen het probleem aangelopen dat mevrouw Van der Wal al aangaf, namelijk dat je dan

restrictie hebt op hexagonen waarmee echt geen enkele PAS vooruit te helpen is. Dus ook hierbij is de rijksoverheid bepaald niet op eigen houtje te werk gegaan.

Tot slot, over additionaliteit. Er loopt bijvoorbeeld nu nog bij de Raad van State de zaak over het tracébesluit van de doortrekking van de A15. Daarin is een tussenuitspraak gedaan die het ministerie opdraagt om extern salderen en additionaliteit beter te motiveren. Dat loopt nu. De rijksoverheid heeft een termijn van 26 weken gekregen om dat nader te onderbouwen. Dan doet de Raad van State de einduitspraak.

Voorzitter. Dat waren de vragen die aan mij zijn gesteld.

De voorzitter:

Hogelijk gewaardeerd.

Mevrouw Hertzberger (NSC):

Ik vraag mij af of minister Harbers nu mijn vraag volledig heeft beantwoord. Hoe kan het dat de overheid bij het extern salderen op additionaliteit moet toetsen en we voor Rijkswaterstaat wel steeds extern hebben gesaldeerd?

Minister Harbers:

Dat is dus precies wat nu ook nog onderwerp is van de rechtszaak die bij de Raad van State loopt. Ook voor ons was die additionaliteit een nieuw gegeven na de uitspraak in februari dit jaar.

De voorzitter:

Heel goed. Tot zover de eerste termijn. In de tweede termijn geef ik het woord aan de heer Flach.

De heer Flach (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de beide bewindslieden voor de beantwoording. Na dit debat is het ongemakkelijke gevoel dat er toch met twee maten gemeten lijkt te zijn niet helemaal verdwenen, maar ik moet ook wel zeggen dat we na zo'n debat wel voldoende hebben teruggeblikt en ik nu vooral vooruit zou willen kijken. Daarbij zou de lijn moeten zijn dat als de stikstofreductie pijn doet, niemand zich daaraan kan onttrekken, ook Schiphol niet. Laten we dus vooral naar de toekomst kijken. Ik heb daarvoor twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat voor legalisering van individuele PAS-knelgevallen eenzelfde inzet van het Rijk nodig is als voor de vergunningverlening voor Schiphol, waarbij met maximale welwillendheid en creativiteit oplossingen zijn gezocht;

overwegende dat de staat van de natuur, de invloed van stikstofdepositie en de noodzaak van depositiereductie sterk verschilt tussen Natura 2000-gebieden en dus ook de

mogelijkheden om te voldoen aan het additionaliteitsvereiste;

overwegende dat al vergunningverlening plaatsvindt op basis van extern salderen met toepassing van een additionaliteitstoets;

verzoekt de regering in kansrijke gebieden op kortst mogelijke termijn werk te maken van extern salderen ten behoeve van het legaliseren van PAS-knelgevallen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Flach, Grinwis en Vedder.

Zij krijgt nr. 502 (29665).

De heer Flach (SGP):

De woorden "maximale welwillendheid en creativiteit" heb ik geleend van het ministerie van Financiën.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er onduidelijkheid is over de mogelijkheden voor extern salderen en de toepassing van het zogenaamde additionaliteitsvereiste;

van mening dat ongecontroleerde opkoop van boerenbedrijven door kapitaalkrachtige partijen voorkomen moet worden en meer publieke regie op externe saldering gewenst is;

verzoekt de regering de afspraken met provincies over extern salderen te actualiseren ten behoeve van adequate publieke regie en te zorgen voor afspraken over een kader voor toepassing van het additionaliteitsvereiste, over volledige en integrale registratie van opgekochte en vrijgekomen stikstofruimte en de inzet ervan, en over opkoop van boerenbedrijven ten behoeve van extern salderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Flach.

Zij krijgt nr. 503 (29665).

De heer Flach (SGP):

Tot slot. Het is het laatste debat van beide bewindspersonen en hoewel je het lang niet altijd met elkaar eens bent, neemt dat niet weg dat ik beiden toch wel zou willen bedanken voor hun grote inzet.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Bromet van de fractie GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter, ik dacht dat ik twee minuten had.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de stikstofruimte schaars is en dat voorlopig ook zal blijven;

overwegende dat deze stikstofruimte zou moeten gaan naar projecten met het grootste maatschappelijke nut en niet naar het project met de diepste zakken;

constaterende dat overheden daar nu niet op kunnen sturen bij de verhandeling van stikstofrechten tussen private partijen, waardoor stikstofruimte terechtkomt bij projecten waar een grote Kamermeerderheid zich tegen heeft uitgesproken;

overwegende dat er al stikstofbanken zijn ingericht;

verzoekt de regering om alle verhandelde stikstofrechten te laten verlopen via een stikstofbank en deze primair in te zetten voor het legaliseren van PAS-melders, natuurherstel en woningbouw,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bromet, Grinwis, Beckerman, Podt en Vedder.

Zij krijgt nr. 504 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit jurisprudentie blijkt dat het additionaliteitsvereiste ook bij extern salderen tussen private partijen geldt;

overwegende dat Schiphol nu alsnog een additionaliteitstoets uitvoert in voorbereiding op het hoger beroep van het handhavingverzoek;

overwegende dat er meerdere moties liggen die oproepen een einde te maken aan de stikstofjacht op boeren door luchthavens;

overwegende dat het Rijk grootaandeelhouder is van Schiphol;

verzoekt de regering als grootaandeelhouder te voorkomen dat als uit de additionaliteitstoets blijkt dat aanvullende stikstofruimte nodig is voor al zijn activiteiten deze niet met stikstofrechten van boeren mag worden gevuld maar dat het gat wordt gedicht door minder of schonere vluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bromet en Beckerman.

Zij krijgt nr. 505 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rotterdam The Hague Airport vooruitlopend op zijn vergunningaanvraag de stikstofruimte van twee veehouders heeft opgekocht;

constaterende dat die ruimte daar volgens het bevoegd gezag voorlopig niet voor nodig is;

overwegende dat meerdere moties zijn aangenomen die oproepen te stoppen met de stikstofjacht op boeren voor de luchtvaart;

verzoekt de regering om in overleg te treden met Rotterdam The Hague Airport en de vrijgekomen ruimte in te zetten voor het legaliseren van PAS-melders, natuurherstel en woningbouw,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bromet en Beckerman.

Zij krijgt nr. 506 (29665).

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):

Tot slot, voorzitter. Heel veel dank aan beide ministers. Ik heb met minister Harbers alweer vijf jaar geleden een debat in Buitenhof gedaan over stikstof, en hij heeft mij geholpen door zijn handtekening te zetten onder mijn initiatiefwet om de geborgde zetels af te schaffen. Mevrouw Van der Wal dank ik voor de vele goede debatten, ondanks dat we het niet altijd eens waren.

De voorzitter:

Mevrouw Hertzberger, Nieuw Sociaal Contract.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):

Voorzitter. Allereerst: er is nog veel onduidelijk. Twee dingen zou ik toch nog heel graag in de tweede termijn hebben opgehelderd, namelijk over het referentiejaar 2019. Hoe

kan dat als het aanwijzingsbesluit uit 2010 is en er voor de PAS-melders kennelijk andere regels gelden? En hoe kan het dat we de hele dag door horen dat additionaliteit voor de overheid geldt, maar Rijkswaterstaat toch gewoon extern blijkt te kunnen salderen? Dus graag nog opheldering daarover.

Dan een motie over de modellen, waar het onrecht in verscholen blijft.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat meerdere studies hebben geconcludeerd dat het rekeninstrument AERIUS Calculator zonder ondergrens niet doelgeschikt is voor vergunningverlening;

overwegende dat het model de droge ammoniakdepositie sterk overschat en bovendien niet te kalibreren valt met metingen;

overwegende dat de wetenschappelijke raad van de Europese Commissie heeft geadviseerd bij alle besluitvorming rekening te houden met onzekerheden zoals beschreven in de "Leidraad voor Omgaan met Onzekerheden";

verzoekt de regering voor alle modelleer- en rekeninstrumenten die worden gebruikt voor besluitvorming na te gaan of er een toepassingsbereik is gedefinieerd, of het instrument binnen dat toepassingsbereik wordt gehanteerd en of er verder rekening wordt gehouden met de grenzen aan de statistische en methodologische betrouwbaarheid, en hierover eind 2024 aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Hertzberger.

Zij krijgt nr. 507 (29665).

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):

Dan wil ik tot slot de ministers bedanken en het beste toewensen voor de toekomst.

De voorzitter:

Mevrouw Beckerman, SP.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Voorzitter, dank. Dank ook aan de bewindspersonen. Eigenlijk kwam heel vaak terug: de spelregels zijn hetzelfde voor iedereen. Ik kreeg daar een beetje het gevoel bij alsof je tegen zowel een vis als een aap zegt "klim maar in de boom" en vervolgens zegt: die vis is niet boven gekomen, maar de spelregels waren wel gelijk. Maar dat was niet het enige. Ik heb ook het gevoel dat er voor die aap nog een extra trappetje is neergezet, namelijk het trappetje van "als je maar kapitaal hebt, dan kun je boerderijen opkopen en

dan kun je zorgen dat je stikstofruimte hebt". Ik denk dat we moeten stoppen met tegen een vis zeggen "klim maar in een boom", dus dat we tegen die PAS-melders en tegen de natuur moeten zeggen: wij gaan als overheid extra ons best doen om jullie te bevoordelen. Maar ik denk ook dat we dat trappetje moeten weghalen en moeten zorgen dat we extern salderen publiek maken, of eigenlijk stikstofruimte publiek maken. Daarom heb ik een aantal moties mede ingediend. Zelf heb ik geen andere moties.

In mijn laatste tien seconden wil ik toch de enige minister voor Natuur en Stikstof die we ooit hebben gehad, heel erg bedanken voor haar inzet.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Campen van de VVD.

De heer **Van Campen** (VVD):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de overheid een wettelijke verplichting heeft om PAS-melders, ondernemers die te goeder trouw hebben gehandeld, van een in rechte vaststaande vergunning te voorzien;

overwegende dat het daarvoor wenselijk is dat vrijkomende stikstofruimte waar mogelijk met prioriteit naar PAS-melders gaat;

verzoekt de regering een juridisch bindende instructie op te stellen voor zowel bevoegde gezagen als private partijen, waarbij een PAS-meldersnorm voor extern salderen wordt ingericht;

verzoekt de regering deze PAS-meldersnorm aan de voorkant zodanig in te richten dat bevoegde gezagen aanvullend op de bestaande 30%-afroting een vast percentage aanvullend afroten voor stikstofruimte ten behoeve van PAS-melders;

verzoekt de regering om de PAS-meldersnorm daarnaast zo in te vullen dat rest- en onbenutte ruimte na saldering ook beschikbaar wordt gesteld aan bevoegde gezagen voor legalisering van PAS-melders,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Campen en Grinwis.

Zij krijgt nr. 508 (29665).

De heer **Van Campen** (VVD):

Voorzitter. Ook ik wil de laatste 30 seconden van mijn spreektijd gebruiken voor het uitspreken van woorden van dank in de richting van de beide bewindspersonen. Ik werk graag met hen samen. Met mevrouw Van der Wal, de minister voor Natuur en Stikstof, heb ik de afgelopen jaren heel veel samengewerkt. Dat ging altijd constructief en soms, voor én achter de schermen, op het scherpst van de snede. Maar ik heb persoonlijk grote waardering voor de wijze waarop zij naar voren is gestapt op de momenten dat het moeilijk werd. Ze heeft daar ook persoonlijk een prijs voor betaald. Daar heb ik diep respect voor.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Schiphol Group in april van dit jaar "voor de zekerheid" de stikstofrechten van twee Zuid-Hollandse boeren heeft gekocht, zodat Rotterdam The Hague Airport een natuurvergunning kon krijgen;

constaterende dat een woordvoerder van de Schiphol Group destijds meldde dat de stikstofrechten bij de overheid aangeboden zouden worden als deze toch overbodig bleken;

constaterende dat de minister met de Schiphol Group in gesprek gaat over hoe deze vrijgekomen stikstofruimte een bijdrage kan leveren aan de oplossing voor andere knelpunten;

overwegende dat het legaliseren van PAS-melders nog steeds zeer traag verloopt en dit de hoogste prioriteit zou moeten hebben;

verzoekt de regering om de Schiphol Group direct bij de transactie van de stikstofrechten te verzoeken de verworven stikstofdepositieruimte voor Rotterdam The Hague Airport bij de overheid aan te bieden om in te kunnen zetten voor het legaliseren van PAS-melders,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Vedder, Grinwis, Flach, Hertzberger en Pierik.

Zij krijgt nr. 509 (29665).

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Voorzitter. Daarbij wil ik nog even mijn dank uitspreken aan de vier collega's die het zó belangrijk vinden om over coa-

litie- en oppositiegrenzen heen samen te werken, die inhoud belangrijker vinden dan ego en die niet dat gekke spelletje spelen van maximaal maar twee mensen onder een motie, "want mijn naam zou er weleens kunnen afvallen". Collega's, dank jullie wel.

De voorzitter:

Het lid Kostić van de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het ministerie van Financiën heeft verzocht om "met zo veel mogelijk welwillendheid en creativiteit" te kijken naar oplossingen en het vormgeven van de vergunning voor Schiphol;

verzoekt de regering om met minstens net zoveel welwillendheid en creativiteit burgers, boeren, dieren en natuur te beschermen tegen grote vervuilers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 510 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister er door haar ambtenaren op werd gewezen dat het additionaliteitsvereiste ook geldt voor particuliere bedrijven, zoals Schiphol;

constaterende dat de minister bewust een juridisch zeer wankel natuurgebruik aan Schiphol heeft afgegeven door niet te voldoen aan dit vereiste;

constaterende dat het additionaliteitsvereiste alsnog moet worden toegepast;

verzoekt de regering de natuurgebruik van Schiphol per direct in te trekken, in ieder geval totdat aan het additionaliteitsvereiste is voldaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 511 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister door ambtenaren is gewaarschuwd dat er juridische risico's kleven aan het verlenen van de natuurgebruik voor Schiphol;

constaterende dat de Kamer heeft verzocht dat de bestaande afspraken rondom de bescherming van de natuur op tijd worden nagekomen, in de aangenomen motie op stuk nr. 942 (21501-08);

constaterende dat uit onderzoek van het RIVM blijkt dat met het huidige beleid een deel van de natuur reddeloos verloren is;

constaterende dat veel maatschappelijke activiteiten geremd worden als de natuur niet herstelt en we ons dus geen fouten meer kunnen permitteren;

verzoekt de regering in het vervolg bij twijfel over de juridische houdbaarheid geen maatregelen te nemen die ten koste gaan van de natuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 512 (29665).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ook ik dank de ministers voor de inhoudelijke debatten.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Hier is ie dan: de motie die slechts twee handtekeningen kent, maar brede steun geniet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zolang er sprake is van verslechtering van natuur (Natura 2000) extern salderen een van de weinige manieren is waarop nieuwe ontwikkelingen mogelijk kunnen worden gemaakt dan wel bestaande ontwikkelingen kunnen worden gelegaliseerd;

overwegende dat na de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 over de Programmatische Aanpak Stikstof met de introductie van extern salderen iets wat voor die rechterlijke uitspraak geen markt was, daarna een markt is geworden, waardoor degenen met veel kapitaal de meeste mogelijkheden hebben om schaarse stikstofruimte te verwerven;

van mening dat bij het verdelen van schaarse stikstofruimte niet het recht van de sterkste mag gelden;

verzoekt de regering, nu er vijf jaar verstreken zijn sinds de PAS-uitspraak van de Raad van State, in samenspraak met de provincies extern salderen opnieuw tegen het licht te houden en daarbij na te gaan hoe de na die uitspraak ontstane handel in stikstofruimte aan banden kan worden gelegd, waarbij het uitbreiden van de functie en versterken van de positie van stikstofbanken als oplossing betrokken wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Van Campen en Vedder.

Zij krijgt nr. 513 (29665).

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Rest mij de beide ministers heel erg te bedanken, voor dit debat, maar ook voor de samenwerking in de afgelopen jaren. Ik denk met genoegen terug aan de samenwerking met minister Harbers, vooral op het gebied van water. Ik prijs minister Van der Wal voor de stoerheid waarmee zij onverschrokken haar natuurbeleid heeft verderd. Dat had inderdaad een persoonlijke prijs tot gevolg. We hadden soms onze debatten, maar dit is waar ik vooral op terugkijk en wat ik echt zeer waardeer. Heel veel dank daarvoor.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dit was natuurlijk weer een ijzersterke motie van collega Grinwis, zoals altijd. Dus ik zou graag aan collega Grinwis willen aanbieden dat het CDA deze motie medeondertekent.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dat is natuurlijk een heel mooi aanbod van het CDA. Ik ga daarover met mijn mede-indiener in gesprek.

(Hilariteit)

De heer Van Campen (VVD):

Ik zou het bijzonder op prijs stellen als ook collega Vedder onder deze motie komt te staan.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dan is het toch eind goed, al goed.

De voorzitter:

Mevrouw Koekkoek van Volt.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Dank u, voorzitter. Uiteraard ook van mijn kant dank voor het debat en voor de antwoorden van de bewindspersonen. Dank ook aan de ondersteuning. Mijn afdrank is dat hier wel iets rechtmatigs is gebeurd, maar met een onrechtvaardige uitkomst. Collega Vedder zei dat ook mooi in eerste termijn. Ik steun daarom ook de collega's die het initiatief nemen om van de stikstofmarkt iets anders te maken dan die nu is.

Uiteraard ook mijn dank aan de beide bewindspersonen voor hun inzet, zeker ook aan minister Van der Wal; ik ben haar iets vaker tegengekomen in het debat. Ik hoop zeker dat zij haar autonome toon en inzet voort zal zetten vanuit de Kamer. Ik heb daar veel respect voor.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Ik schors tien minuten en dan gaan we luisteren naar beide bewindspersonen.

De vergadering wordt van 16.11 uur tot 16.21 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.

Minister Van der Wal:

Dank u, voorzitter. Eerst ga ik in op de vraag over het referentiejaar. Er was een aanvraag voor toestemming voor februari 2019. In 2010 liep het aanwijzingsbesluit door lenW parallel. In deze periode was de wetgeving in wording en was er sprake van overgangsrecht. Met het aanwijzingsbesluit door lenW in 2010 is er een juridische positie verkregen met de vastgelegde geluidsruimte. In 2019 is het omgezet naar een vlootsценario. Dat is vertaald naar stikstof en dat bleek binnen de passende beoordeling te vallen. Dan kun je geen vergunning verlenen. Ik heb dus wél besloten om maatregelen te nemen en stikstof vast te zetten. Ten opzichte van de PAS, waar mevrouw Vedder nog een vraag over stelde, is het zo: we gaan ervan uit dat er in januari 2017 inderdaad geen vergunning was, maar dat was gebaseerd op generiek beleid. Daarmee heb je geen juridische positie, hoe zuur ook. Daar zit het verschil met de PAS-melders.

Dan was er nog een vraag van het lid Kostić over de brief ten aanzien van de motie. Daarover is nog overleg nodig met de provincies. Het lukt gewoon niet om dat te verwerken in de tijd die mij nog rest in deze functie, maar ik weet zeker dat mijn opvolger die brief, nadat hij of zij overleg heeft gehad met de provincies, z.s.m. met uw Kamer zal delen.

Dan kom ik op de moties. De motie op stuk nr. 502 krijgt oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 503 krijgt ook oordeel Kamer, mits ... De heer Flach benoemt hier een aantal terechte aandachtspunten. Die moeten opgepakt worden en ik wil ook dat er

eenduidiger beleid komt over de afspraken met de provincies die we gaan actualiseren. Dat bezie ik wel in relatie tot de motie van mevrouw Bromet over de regie via stikstofbanken. Als ik de motie op stuk nr. 503 zo kan interpreteren, dan kan ik die echt oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De heer Flach knikt, maar heeft toch iets toe te voegen.

De heer Flach (SGP):

Ik heb eigenlijk meer een vraag ter toelichting. Hoe wordt dat dan met elkaar in verband gebracht? Ik denk namelijk dat dat nogal uitmaakt.

Minister Van der Wal:

Er ligt een hele mand met punten over dit thema. Die zou ik al bespreken met de provincies, op de 19de zeg ik uit mijn hoofd, maar die afspraak is verplaatst. Ik heb gezegd dat we dit moeten zien in relatie tot de motie van mevrouw Bromet over de regie via stikstofbanken. Als ik de motie zo kan interpreteren, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. Ik vraag dit ook voor mijn opvolger, want die willen we toch ook wat ruimte geven, mensen!

De voorzitter:

Dat beaamt de heer Flach bij dezen.

Minister Van der Wal:

Fantastisch. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 504, ook met een interpretatie. Ik begrijp de vraag om meer overheidsregie te krijgen. Er bestaat al enige mate van overheidsregie. Dit kan een aanvullende oplossing zijn, maar ik wil dit wel eerst juridisch-technisch onderzoeken. Het is dan aan een volgend kabinet om daarover te besluiten. Met die interpretatie kan ik deze motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Dat moet mevrouw Bromet even beamen. Haar duim gaat omhoog!

Minister Van der Wal:

De motie op stuk nr. 506 kan ik oordeel Kamer geven, mits ... Ik ga inderdaad in gesprek met de Royal Schiphol Group over de vrijgekomen ruimte en over de inzet daarvan voor PAS-melders en natuurherstel.

De voorzitter:

Ook dat moet mevrouw Bromet even beamen. En weer gaat de duim omhoog!

Minister Van der Wal:

Datzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 509: dezelfde interpretatie en oordeel Kamer. Dat is de motie van mevrouw Vedder.

De voorzitter:

Dan kijk even naar mevrouw Vedder. Zij moet dat beamen en knikt ja.

Minister Van der Wal:

Dan heb ik de motie op stuk nr. 507. Ook die kan ik oordeel Kamer geven, maar met een kleine interpretatie. AERIUS wordt al in het Algoritmeregister opgenomen. Dat doen we onder andere door het beschrijven en onderbouwen van verantwoord gebruik in dat register van de Nederlandse overheid. Verantwoord gebruik is een standaardonderdeel van de registratie. Wij streven naar publicatie binnen de in het dictum gestelde termijn. Als dat oké is, kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Mevrouw Hertzberger beaamt dat.

Minister Van der Wal:

Motie op stuk nr. 508: idem dito, dus oordeel Kamer, maar wel met een interpretatie. Nogmaals, ik begrijp de wens. Ik ga ook onderzoeken of dat mogelijk is. Het vraagt in ieder geval om aanpassing van de beleidsregels van de provincies en mogelijk ook om wetgeving, want om de PAS-melders met deze ruimte te legaliseren, moet additionaliteit wel zijn geborgd.

De voorzitter:

De heer Van Campen beaamt dat ook.

Minister Van der Wal:

De motie op stuk nr. 510 van het lid Kostić krijgt oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 511, ook van het lid Kostić, moet ik ontraden.

De motie op stuk nr. 512 moet ik ook ontraden.

De motie op stuk nr. 513 krijgt oordeel Kamer, mits ik de motie zo kan interpreteren dat ik 'm in overeenstemming met de moties van Bromet en Flach kan onderzoeken.

De voorzitter:

De heer Grinwis beaamt dat en knikt. Heel goed. Dank u wel. Minister Harbers.

Minister Van der Wal:

Ik begrijp dat we weinig tijd hebben, maar voordat we naar de heer Harbers gaan, wil ik u en uw Kamer bedanken voor de constructieve debatten en de fijne samenwerking. Ik wil vooral gezegd hebben dat ik echt trots ben op uw Kamer en deze woordvoerders vanwege hun steun. We hadden toch ook veel consensus over de lijn die we hebben gekozen. Maar ook in moeilijke tijden met veel weerstand in de samenleving is iedereen wel op gaan staan en heeft iedereen de juiste besluiten durven te nemen. Dat wilde ik nog delen. Bedankt voor de fijne samenwerking.

De voorzitter:

We gaan u missen. Het ga u goed. Minister Harbers.

Minister Harbers:

Dank u wel. Op mijn terrein zijn er nog een vraag en een motie. Ik kom nog even terug op de precisie bij de vraag van mevrouw Hertzberger. Omdat Rijkswaterstaat zo'n overheidspartij is, is daar altijd getoetst op additionaliteit. In het tracébesluit voor de A27/A12 Ring Utrecht is bijvoorbeeld voor alle bedrijven bekeken of aan het additionaliteitsvereiste is voldaan. Die zaak is overigens nog in behandeling bij de Raad van State. Datzelfde geldt voor de ViA15, de doortrekking van de A15. Daar is op vergelijkbare wijze getoetst aan het additionaliteitsvereiste. Het betreft overigens vaak opkopen die zich al voor 2022 hebben voltrokken, maar de additionaliteit is altijd getoetst. Dat is een zaak waar de Raad van State nu in een tussenuitspraak over heeft gezegd dat de additionaliteitsmotivering nog beter moet. We zitten nu in de periode van 26 weken om dat aan te leveren bij de Raad van State. Dit is allemaal na te lezen in de beantwoording van de vragen van de leden Vestering en Van Raan door mevrouw Van der Wal en mij, die op 3 april vorig jaar naar de Kamer gezonden is.

Tot slot de motie op stuk nr. 505. Die ontraad ik om een aantal redenen. Eén. Het is een opdracht aan het kabinet als groootaandeelhouder. Ik heb de afgelopen tweeënhalf jaar uitgelegd — het was een soort rode draad — wat aan-deelhouderschap wel en niet behelst. Naar oordeel van de regering is het niet aan hen om aanvullende eisen te stellen aan het beleid van een naamloze vennootschap. Daarnaast is het ook niet aan de overheid om voor te schrijven wat zo'n vennootschap wel of niet mag doen. Als het de bedoeling is om aanvullende stikstofruimte niet te vullen met stikstofrechten van boeren, dan is er één ding dat gedaan moet worden door een volgend kabinet, de Kamer en de provincies. Dat mag na dit debat ook wel duidelijk zijn. Zij moeten dan eisen stellen aan extern salderen. Want als het instrument er is, mag het ook gebruikt worden door private ondernemingen. Dat is de reden dat ik de motie op stuk nr. 505 ontraad.

Voorzitter, tot slot. Dit is waarschijnlijk — dat weet je nooit in dit leven — mijn laatste plenaire debat hier, afgezien van een wetgevingsoverleg volgende week. Maar ik vind dit wel de plek om u en de leden van de Kamer te danken voor het vertrouwen in de afgelopen jaren. Ik kijk met heel veel plezier terug op de afgelopen vijftien jaar hier op het Binnenhof dan wel B67. Ik dank de Kamerleden ook voor de plezierige wijze van debatteren — soms scherp, maar altijd ook inhoudelijk. In het bijzonder dank ik de Kamerleden met wie ik in een vorige rol ook nog als collega-Kamerlid de degens heb gekruist. Die Kamerleden zitten hier trouwens vooral aan de linkerkzijde. Ik dank u allen hartelijk en wens u veel succes, ook weer in deze zittingsperiode.

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat waarderen wij enorm. We gaan u missen en wensen u alle goeds voor de toekomst. Tot zover dit debat. We danken de beide bewindspersonen voor hun aanwezigheid.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dinsdag stemmen wij over de moties. Ik schors een enkel ogenblik.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.